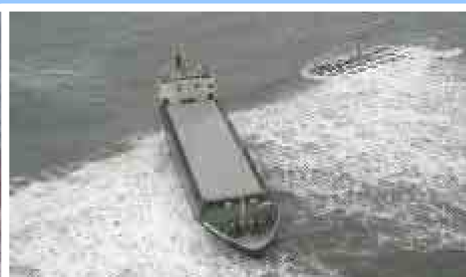
# 海難レポート 2007

海難防止へのメッセージ

## 特集　多発する外国船海難









平成１９年７月




海難審判庁
Marine Accident Inquiry Agency




# 海難レポート2007の発刊にあたって



海に囲まれ、海洋国家の実現を図る我が国にとって、海上における安全の確保が重要な課題となっています。我が国周辺海域や日本船舶に関連する海難の原因を究明し、その再発防止に徹底を期すことにより、海上交通の安全に寄与することは海難審判庁に課せられた重大な使命であります。

近年、日本籍の外航船が減少して外国籍船が増加する中、外国籍船については、船舶所有者、運送事業者、船舶管理会社、乗組員の国籍が多数の国にまたがるなど、ますます複雑多様化する状況にあります。

昨年は、急速に発達する低気圧の影響により鹿島港沖において外国貨物船が乗り揚げて全損となり、乗組員10人が死亡・行方不明、油が流出するなどの悲惨で深刻な外国船の海難が多発しました。

「海難レポート2007」では、このような状況を踏まえ、「外国船海難」について特集し、最近の外国船が関連する海難事件とその原因究明に不可欠な国際調査協力の推進について紹介しています。

また、海難審判庁では、「業務改善プラン　マイア０７」を策定し、より質の高い行政サービスをより早く提供できるよう、「原因究明機能の強化」、「国際協力の推進」、「海難の再発防止に向けての積極的活動」などを柱とした国際的レベルの事故原因究明システムの構築と再発防止機能の向上に向けて更なる業務改革の推進を行うこととしました。

本レポートにより、海難の現状と海難審判行政に対するご理解を一層深めていただき、さらなるご支援ご協力を賜りますようお願いします。

平成19年7月　高等海難審判庁長官

# 海難レポート２００７

## CONTENTS

## 外国船海難の発生状況　～被害甚大な外国船海難が多発～

平成 18 年に発生した外国船海難は、4%(168 件)と海難全体に占める発生率は低いものの、主要な海難に占める割合は 47%(14 件)と半数近くに達し、その中でも、貨物船ジャイアント ステップ乗揚（死亡・行方不明 10 人、船体全損、鉄鉱石・油流出)、漁船第六十八大慶丸貨物船グオ トン衝突（グ号：死亡 3 人、船体全損)、貨物船津軽丸貨物船イースタンチャレンジャー衝突（イ号：船体全損）等の海難が発生し、甚大な被害をもたらしました。このようにひとたび外国船海難が発生すると人命、財産の喪失を招く重大な海難に結びつく現状にあります。

我が国の沿岸海域は、海上交通の難所が数多く存在しており、船内・外のコミュニケーション不足や気象・海象状況、漁船操業実態、通航ルールなどの情報不足により、外国船が関連した衝突、乗揚等の海難が後を絶ちません。そこで、本レポートでは、外国船海難にスポットを当てて特集を組むことにしました。



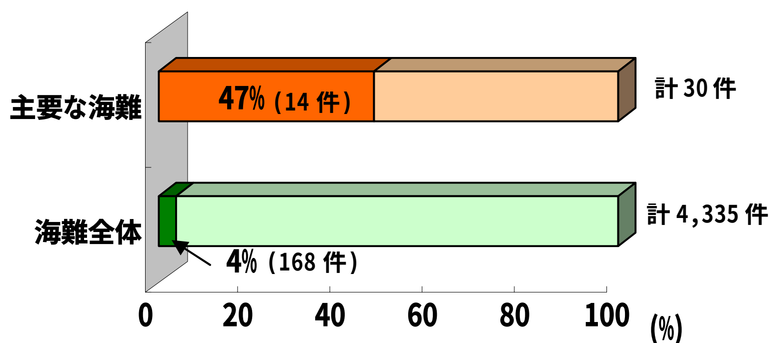
船体切断、鉄鉱石・油が流出した
ジャイアント ステップ



イースタン チャレンジャー沈没の瞬間



沈没後、引き揚げられたグオ トン



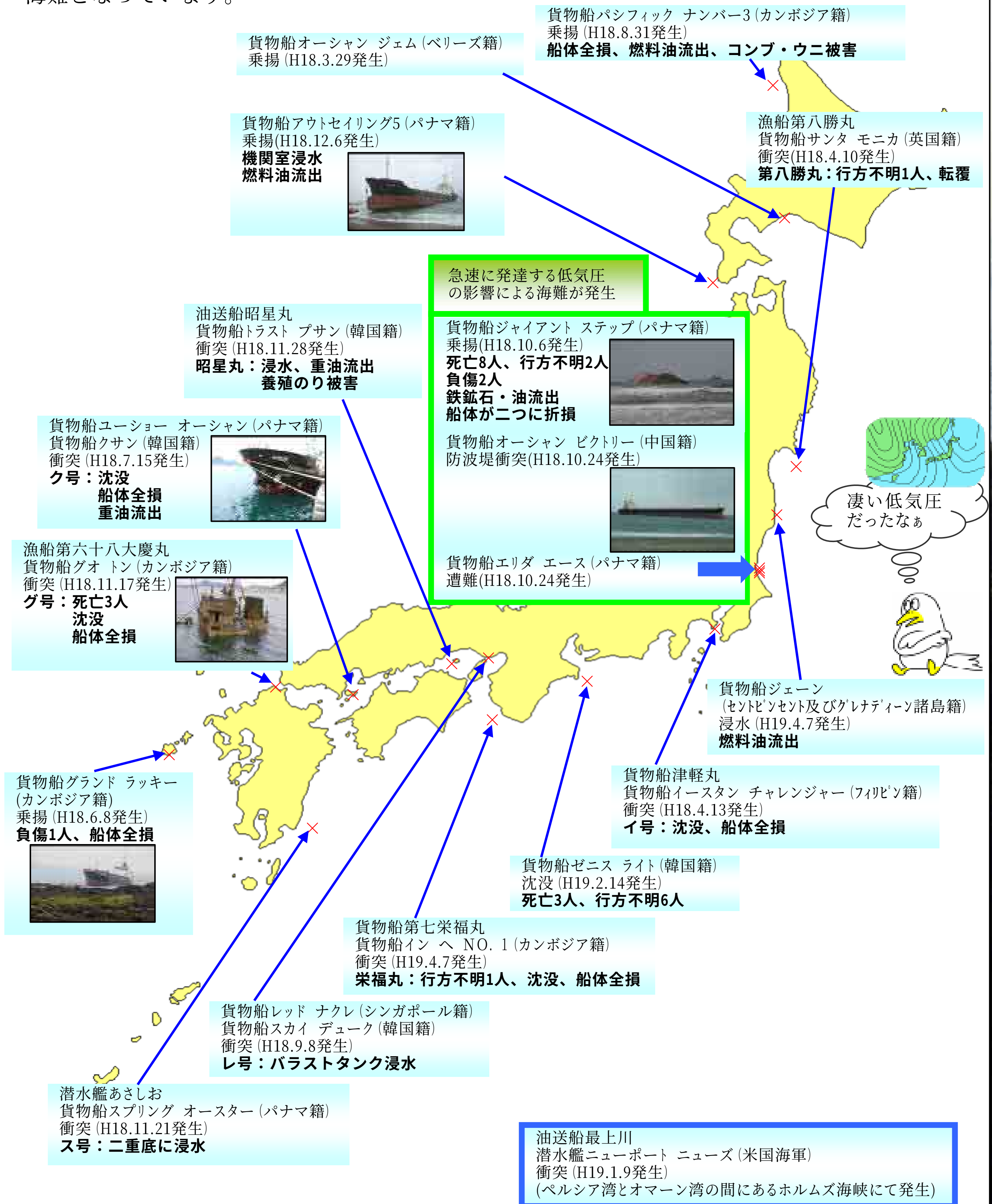

平成 18 年に発生した海難全体
に占める外国船海難の割合

外国船海難とは、外国船が関連した海難を指し、外国船と日本船が衝突した海難も含む

主要な海難とは、死亡・行方不明が 5 人以上、船舶が全損となったものなど（32 頁「主要な海難の基準」参照）

# 最近の主要な外国船海難発生地点図

平成 18 年 1 月から 19 年 5 月までに発生した主要な外国船海難は、下図に示すとおり、18 年 10 月に急速に発達する低気圧の影響により鹿島港沖で発生した 3 件の海難など、18 件が外国船海難となっています。



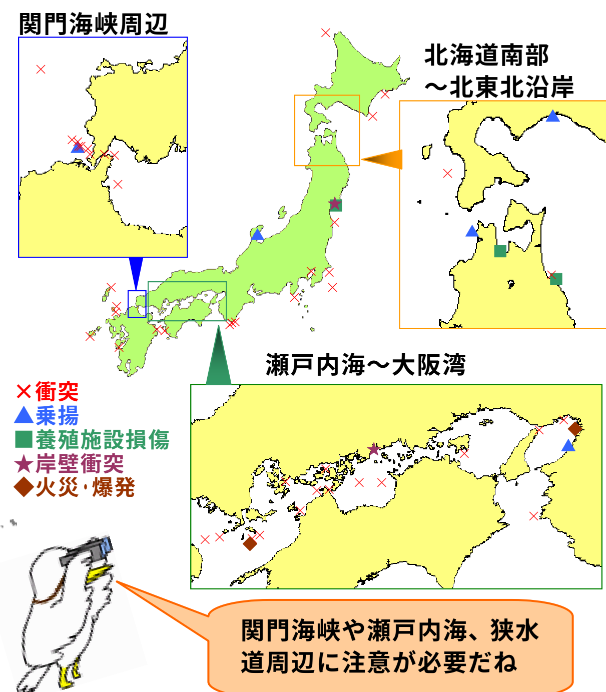
## 裁決における外国船海難の状況

平成 18 年に地方海難審判庁で裁決のあった海難 740 件中、外国船海難は 58 件で、その海難種類は、衝突が 43 件と 75%を占め、他に乗揚 8 件、養殖施設損傷 3 件、岸壁衝突 2 件、火災、爆発が各 1 件となっています。

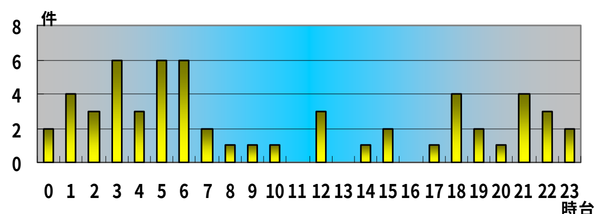
発生地点をみると、関門海峡周辺及び瀬戸内海での衝突が多く、北海道、東北地方において養殖施設損傷や乗揚といった単独海難が発生しています。

また、発生時間帯別にみると、08 時台から 17 時台までの日中の発生は少なく、18 時台から 07 時台の間に 8 割の 48 件が発生しています。

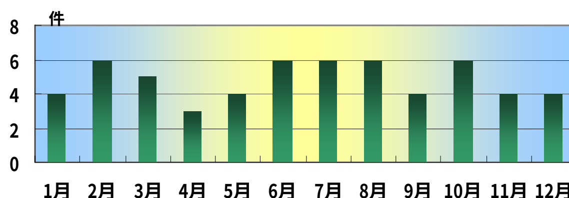
外国船海難発生地点の分布（平成 18 年裁決）




発生時間帯別件数




発生月別件数

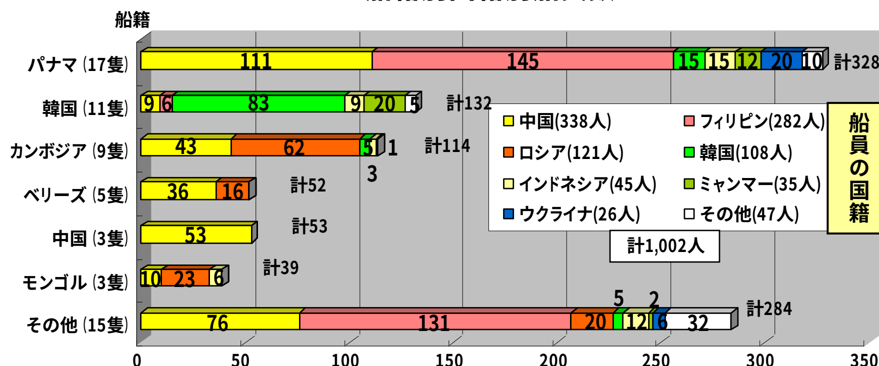



## 船籍別・船員国籍別の内訳

外国船海難 58 件における外国船は 63 隻で、その内訳は貨物船 56 隻、油送船 3 隻、引船 2 隻などとなっており、1,002 人の船員が乗り組んでいました。船籍別にみると、パナマが 17 隻(27%)、韓国が 11 隻(18%)の順で多く、船員の国籍別にみると、中国が 338 人(33%)、フィリピン 282 人(27%)の順で多くなっています。

また、船籍別に船員の国籍をみると、韓国 11 隻（132 人乗組み、うち韓国籍 83 人（63%））、中国 3 隻（53 人乗組み、全員中国籍）については、船籍と同一国籍の船員が乗り組んでいるのに対し、パナマ、カンボジア、ベリーズ、モンゴルの船舶は、いわゆる便宜置籍船で、パナマ船に乗り組んでいたパナマ人船員 2 人を除き、船籍国と同一国籍の船員はいませんでした。

船籍別国籍別船員数

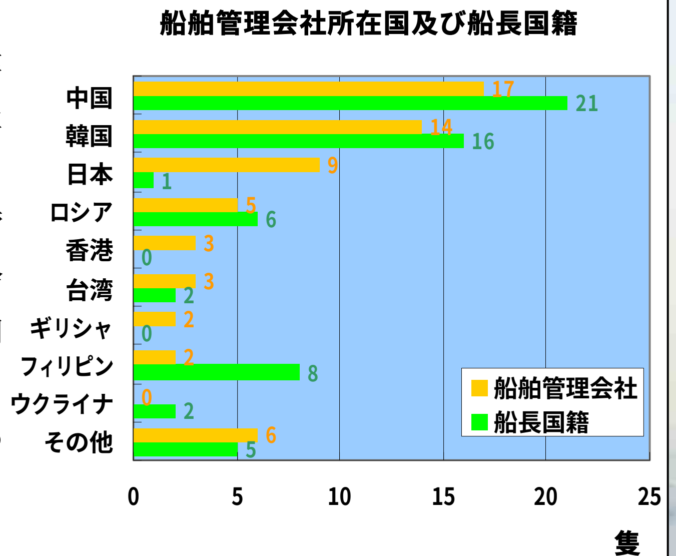


## 船舶管理会社所在国と船長国籍

外国船 63 隻中、漁船及びバージを除く 61 隻の船舶管理会社の所在国をみると、中国 17 隻、韓国 14 隻などとなっており、日本の船舶管理会社であったものも 9 隻ありました。

また、同 61 隻の船長の国籍をみると、船舶管理会社と同国籍のものが 46 隻あり、船舶管理会社が中国、韓国及びロシアの 36 隻は、すべて同国籍の船長が乗船していました。

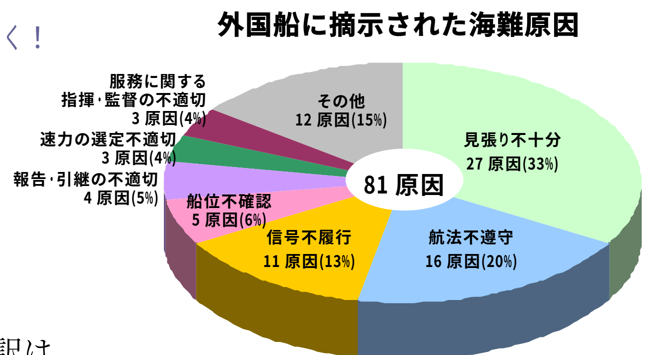
なお、船舶管理会社が日本の 9 隻では、船長の国籍が日本であったものは 1 隻のみで、他フィリピン 5 隻、韓国 2 隻、インド 1 隻となっています。




## 海難の原因

航法、気象･海象、水路状況、知識･情報不足が原因に結びつく！

海難の原因は、裁決の対象となった 63 隻のうち、錨泊中等の衝突で原因とならないとされた 5 隻を除く、58 隻に対し 81 原因が示されています。



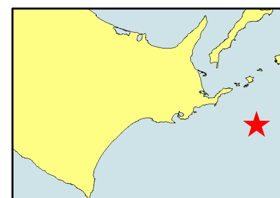

衝突海難で海難の原因ありとされた 43 隻の内訳は、衝突直前まで相手船に気付いていなかったものが 11 隻、相手船を認めたものの動静監視不十分であったものが 16 隻、衝突のおそれに気付いていたものの航法不遵守や信号不履行であったものが 16 隻となっており、日本船を含む全海難の内訳と比べ、いったんは相手船を視認した後の判断を誤るケースが多くなっています。

乗揚、養殖施設損傷、岸壁衝突（以下「乗揚等」）の計 13 件では、19 原因が示されており、「船位不確認」5 原因、「服務に関する指揮・監督の不適切」3 原因などとなっています。乗揚等では、原因とまではされていないものの、その発生に至る事由をみると、台風など荒天であったものが 7 件あり、錨地や浅海域、養殖施設等の知識・情報が不足していたものが多く見られます。また、海域の通航経験がない者の操船で海難に至っているものもあり、水先人のきょう導を受けなかったことや引船を適切に使用しなかったことなどが挙げられています。その他、レーダーや錨が故障していて使用できなかったり、船橋の人員が不足していたりといった、リソースが不足していたことなども挙げられています。

～大型船の操縦性能を考慮しない～

# 突然の大舵角！！

## 漁船第三新生丸貨物船ジム アジア衝突



## １．船舶の要目等

**漁船第三新生丸：19 トン　8 人乗組み さんま約 13 トン**
**（Ｓ丸）　　納沙布岬南東方沖合→花咲港**
**貨物船ジム アジア：イスラエル籍　41,507 トン　全長 253.7m**
**（Ｚ号）　　20 人乗組み（船長：イスラエル**
**ほか：イスラエル 8 人、ブルガリア 4 人、**
**ルーマニア 5 人、セルビア・モンテネグロ 2 人）**
**旅客 1 人　コンテナ 23,372 トン　シアトル港→プサン港**


転覆した第三新生丸

## ２．海難の概要

**発生日時場所：平成 17 年 9 月 28 日 02 時 33 分　北海道納沙布岬南東方沖合(領海外)**

Ｓ丸は、さんま漁を終え、花咲港に向け全速力で北上した。一方、Ｚ号は、シアトル港を発し、プサン港に向け全速力で西行中、左舷船首方 8 海里付近に明るい灯火をつけ、連なって航行するＳ丸ほか数隻の漁船を視認、その後ハッチコーミングライトを点灯したものの警告信号を行わず進行し、衝突の直前に大舵角をとったが、Ｓ丸の右舷船首部とＺ号の左舷船首部が衝突し、Ｓ丸の船体が回頭中のＺ号の船尾部で強く押され、急激に大傾斜して、復原力を喪失し、一瞬のうちに転覆した。1 人は救助されたが、7 人が溺死した。

## ３．なにが問題か

Ｓ丸（避航船）：● 前路を左方に横切るＺ号の進路を避けなかった。
● 左舷端開口部を閉鎖し、第 2 の脱出口を確保していなかった。
● イパーブが構造物などに邪魔され浮上せず遭難信号が発信されなかった。

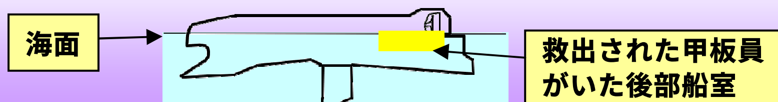
Ｚ号（保持船）：● 避航を促す警告信号を行わなかった。
● 早期に衝突を避ける協力動作をとらず、衝突直前に自船の操縦性能を考慮しない急な大回頭を行なった。
● 当直中の二等航海士は、漁船群と 5 海里に接近した場合、船長に報告する義務があったが、行わなかった（船長標準指図書）。
● すべての船舶から少なくとも 1 海里離さなかった（同指図書）。
● 船長が、船橋当直者に対し、同指図書や夜間命令簿に記載の注意事項を遵守するよう指示を徹底しなかった。

**（学ぶべき教訓）**

当直者は、適切な航海当直を維持するためには、船長の指示に従うことが重要です。船舶管理会社などは、船長の指示を徹底させるため日頃から船員への教育、訓練を実施する必要があります。また、船長は、船長標準指図書等の内容を遵守させるため、指示を徹底する必要があります。

### コラム　奇跡の生還　～救命胴衣が流れてきた！～

この海難では、発見から 7 時間後、転覆した船内から 1 人の甲板員が海上保安庁特殊救難隊員らの懸命な救助活動により救出されました。甲板員がいた船室にも浸水していましたが、わずか 20 センチほどの空間が残されていました。甲板員は頭部だけ海面に出し、偶然漂ってきた救命胴衣を装着して、冷たい海水温に耐え船室内で懸命に船底をたたいて救出を待っていました。





発見後７時間
「救出は奇跡」

救出を報じた当時の紙面
（H17.9.29　産経新聞）

**1分わずか前**
操船信号を行わずに右舵 10 度続いて右舵 30 度で回頭したが衝突

**02:30（3分前）**
手動操舵に切り替え、持ち運び式信号灯をＳ丸へ向けて点滅

Ｚ号
33分前
19.7kn 230

**02:10（23分前）**
左舷船首方にＳ丸ほか数隻の漁船を初認

**02:23（10分前）**
Ｓ丸が右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近したが、警告信号を行わず

Ｚ号
[17.9.28 0233]
300
275
Ｓ丸
25

03:00
19.7kn 242
5分前
5分前

**02:23（10分前）**
Ｚ号の航海灯及びハッチコーミングライトを視認することができ、同船が左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近したが、その進路を避けずに続航

10.3kn 300
33分前
Ｓ丸
02:00

1,000 0 5,000 10,000 メートル
1 0 1 2 3 4 5 海里

## イスラエル運輸省調査報告書から

Ｚ号の旗国であるイスラエルが作成した調査報告書から、勧告の内容について紹介します。

### Ｚ号船舶所有者兼船舶管理会社への勧告内容（抜粋）

航海当直の安全に関係する手順書を全面的に改正し、手順書に則して船舶が運航されているか会社が十分監視すること

国の審査を受けてから、改正した手順書を所属船に周知すること

船長は、乗組員の海技能力を確認すること

甲板部士官のための有効な訓練として、操船シミュレーターの使用について検討すること



イスラエル運輸省
調査報告書

### イスラエル海運港湾局への勧告内容（抜粋）

見張りの専念義務や重要性を「船舶通報」で公示すること

イスラエル船に乗り組む外国人船員については、航海当直手順と船舶の操縦性能について十分に理解していることを、海事局試験官の前で証明する必要があること

甲板部士官が現実的な操船訓練ができるよう操船シミュレーターを訓練センターに設置することが望まれる。すべての甲板部士官が最新型の高度化した機能のレーダーに関する全般の知識を習得すべきである。上級職員の研修においては、管理能力や上級技術の船舶の安全面での応用に関するヒューマンエレメントに関する課題を含むようにすることが望まれる。

船舶職員の口述試験では、士官としての権利や義務に関する ISM 安全手順の理解度に重点を置き、国際海上衝突予防規則については、模型の使用を最新の操船シミュレーター使用に替えること

〜霧中の東京湾入り口〜

# ふくそう海域での衝突、沈没！！

**貨物船津軽丸貨物船イースタン チャレンジャー衝突**



## １．船舶の要目等

貨物船津軽丸：498 トン　5 人乗組み　大豆かす 1,250 トン
（Ｔ丸）　千葉港千葉区→北海道苫小牧港
貨物船イースタン チャレンジャー：フィリピン籍
（Ｅ号）　6,182 トン　全長 101.2m
25 人乗組み(すべてフィリピン)
スチールコイルなど 1,415 トン　大阪港→京浜港横浜区



沈没するイースタン
チャレンジャー

## ２．海難の概要

**発生日時場所：平成 18 年 4 月 13 日 05 時 18 分　神奈川県三浦半島南東方沖合、浦賀水道**

霧のため視界が制限された中、Ｔ丸は、浦賀水道航路を出て南下中、相対方位表示としたレーダーによりＥ号の映像を認めたが、自船の船首方位が振れＥ号が左方に替わるように見えたので、衝突のおそれはないものと判断し、その後、レーダーによる動静監視を十分に行わないまま進行した。一方、Ｅ号は、浦賀水道へ向かうため北東進中、レーダーによりＴ丸の映像を認めたが、レーダープロッティングが不正確のまま反航船と判断して右に針路を転じた。両船は、霧中信号を行わず、著しく接近することを避けることができない状況となったが、必要に応じて減速または停止しないままほぼ全速力で進行。Ｔ丸は、Ｅ号の映像がレーダーの中心付近に接近したとき、ようやく衝突の危険を感じ、手動操舵に切り替えて右舵一杯をとり、機関を停止し、また、Ｅ号は衝突の 2 分前衝突の危険を感じゆっくりと右転を始めたが、Ｔ丸の船首がＥ号の左舷前部に衝突、Ｅ号はその後沈没した。当時、視程は 200 メートルであった。

## ３．なにが問題か

Ｔ丸：

- 船長が視界制限状態となったとき報告するよう船橋当直者に適切に指示せず、当直者も当該報告をしなかった。
- 霧中信号を行わなかった。
- レーダーによる動静監視が不十分であった。
- Ｅ号と著しく接近することを避けることができなくなったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて停止しなかった。
- 運航管理者が、運航管理規程を周知、徹底していなかった。

Ｅ号：

- プロッティングが不正確でＴ丸を反航船ととらえた。
- 霧中信号を行わなかった。
- Ｔ丸と著しく接近することを避けることができなくなったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて減速または停止しなかった。

**（学ぶべき教訓）**

船長は当直者に対し、視界制限状態における報告を徹底させ、危険時においては船長自ら操船にあたりましょう。
また、霧中では霧中信号を行い、必要に応じいつでも減速、停止することを念頭において衝突を避けるための動作をためらってはいけません。



五里霧中…
動静監視は
しっかりと！

船長は視界制限時の報告についての指示を適切に行うことなく降橋

浦賀水道航路を航行中、当直の一等航海士は視界制限状態になったことを船長に報告せず続航

神奈川県

三浦市

T丸

04:50（28分前）
視程約4海里
船長が右舷側レーダーを3海里レンジとして見張りと操船。一等航海士が左舷側レーダーを6海里レンジとして見張り

剱埼灯台

10.4kn 194

05:10（8分前）
E号の映像を初認。自船の船首方位の振れを考慮せず衝突のおそれはないと判断

海上交通安全法適用海域境界

14分前

05:04（14分前）
T丸を反航船と判断し065度に転じた

衝突直前
ようやく衝突の危険を感じ汽笛を1回吹鳴、右舵一杯、機関停止も及ばず衝突

065

8分前

056 12.4kn

05:00（18分前）
T丸の映像を認める

05:16（2分前）
衝突の危険を感じ右舵10度

館山湾

洲埼灯台

E号

T丸

E号

75

089

194

[18.4.13 0518]

千葉県

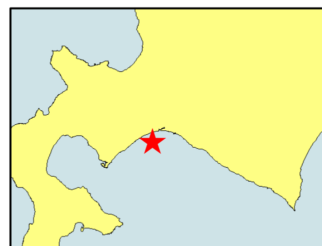
5,000　0　10,000 メートル

0　5 海里

～荒天下の苫小牧港外～

# 交信内容を誤解し、操船困難に！！

## 貨物船オーシャン ジェム乗揚





乗揚げたオーシャン ジェム

### １．船舶の要目等

**貨物船オーシャン ジェム：ベリーズ籍**
**（Ｏ号）　1,492 トン　全長 70.07m**
**9 人乗組み（すべて中国）**
**カオリン（粘土）など 1,104 トン**
**新潟港→北海道苫小牧港**

### ２．海難の概要

**発生日時場所：平成 18 年 3 月 29 日 03 時 51 分　北海道苫小牧港外**

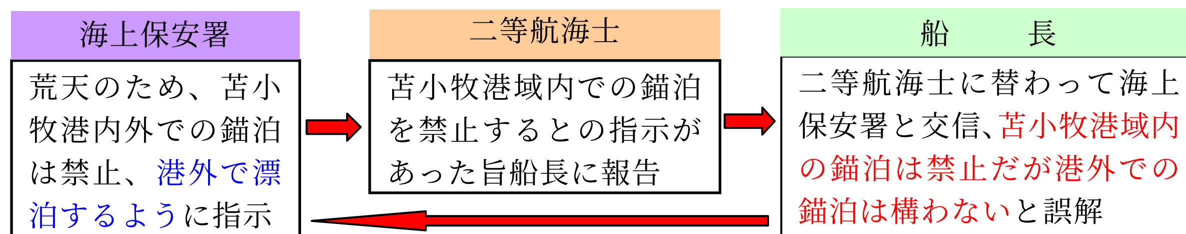
Ｏ号は、苫小牧港の錨泊予定地点に向けて減速進行中、強風及び高起する波浪により、操船困難な状態となって陸岸に向かって圧流され、回頭して港外に向かおうと機関を全速力前進にかけたが効なく、護岸用の人工リーフに乗り揚げた。当時、天候は雨で風力 9 の南東風が吹き、南東方から波高約 4mの波浪があり、北海道胆振中部に雷、強風、波浪等の注意報発表中。

### ３．なにが問題か

● 苫小牧港は、南東方から南西方にかけて北太平洋に向かって開け、遮へいされた地形でないため、南方から強風が吹くと高起した波浪及びうねりの影響を直接受けるが、船長は、同港入港経験がないにもかかわらず、事前に海図等により港湾状況調査を十分に行わなかった。

● 苫小牧港は沖合からの強風及び波浪を遮る地形でないことから、荒天時、港内外で錨泊できる状況ではなかったのに、錨泊計画を中止しなかった。

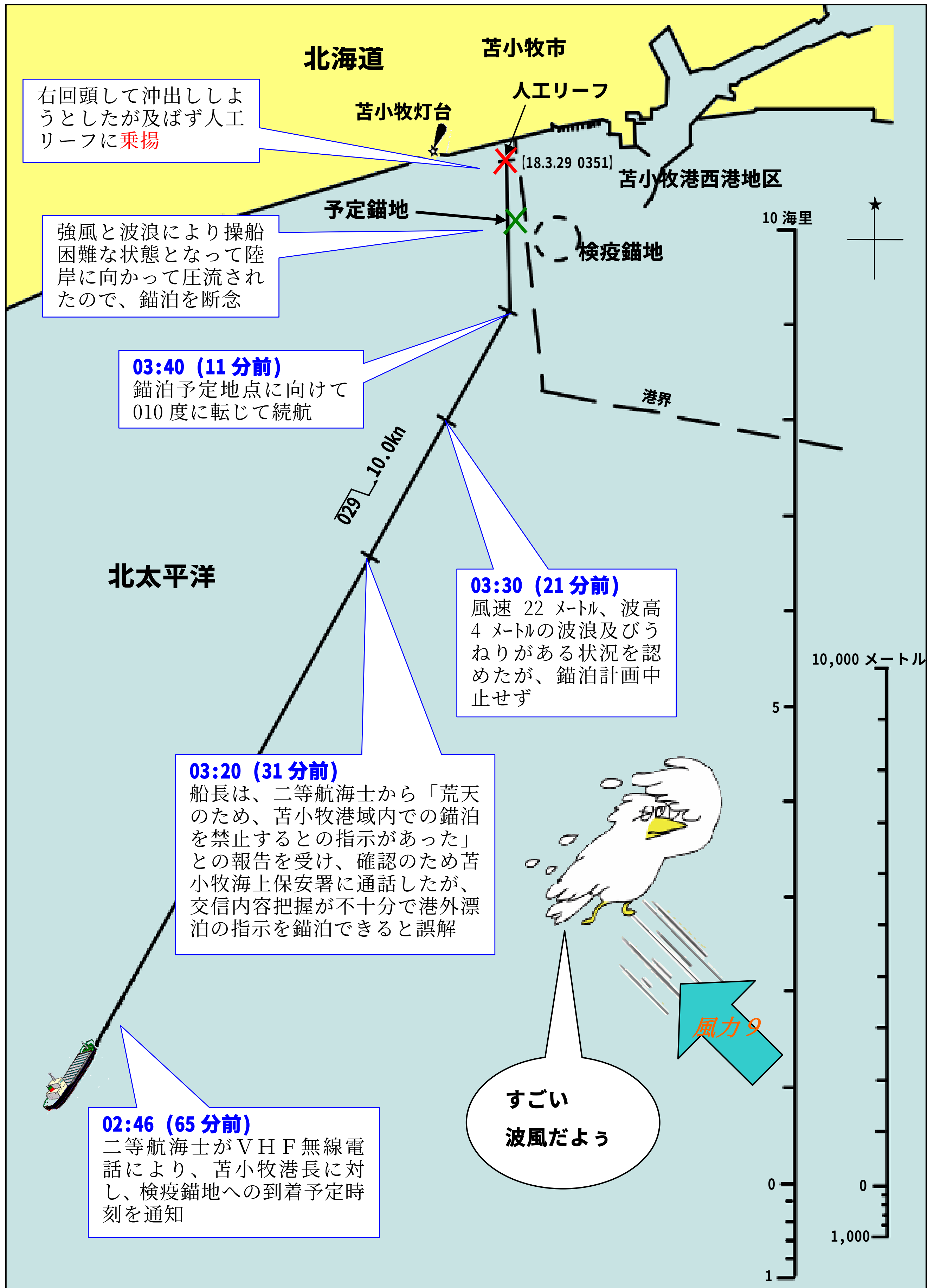
● 交信内容の把握が不十分で船長が誤解




**（学ぶべき教訓）**

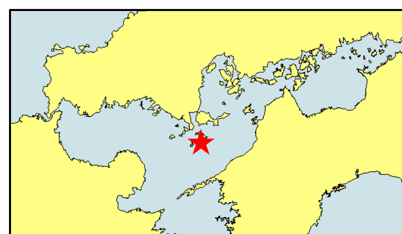
出入港時には、港長や海上保安官署の指示に従うべきであり、気象及び海象の影響を直接に受けやすい地形の港に錨泊する際、港長から出ている指示の正確な把握に努め、荒天のときは、沖合で漂泊して待機する必要があります。

また、異なる言語を母国語とする国々においては、より慎重に確認を行う必要があり、船舶管理会社などは、国際的公用語である英語による意思疎通を、船員に対し訓練しておく必要があります。


北海道
苫小牧市
人工リーフ
苫小牧灯台
右回頭して沖出ししようとしたが及ばず人工リーフに乗揚
[18.3.29 0351]
苫小牧港西港地区
予定錨地
強風と波浪により操船困難な状態となって陸岸に向かって圧流されたので、錨泊を断念
検疫錨地
10 海里
03:40（11 分前）
錨泊予定地点に向けて010 度に転じて続航
港界
029
10.0kn
北太平洋
03:30（21 分前）
風速 22 メートル、波高 4 メートルの波浪及びうねりがある状況を認めたが、錨泊計画中止せず
10,000 メートル
5
03:20（31 分前）
船長は、二等航海士から「荒天のため、苫小牧港域内での錨泊を禁止するとの指示があった」との報告を受け、確認のため苫小牧海上保安署に通話したが、交信内容把握が不十分で港外漂泊の指示を錨泊できると誤解
風力 9
すごい
波風だよぅ
02:46（65 分前）
二等航海士がＶＨＦ無線電話により、苫小牧港長に対し、検疫錨地への到着予定時刻を通知
0
1
0
1,000

～燃料油流出による海洋汚染～

## 瀬戸内海で爆発、沈没！！



### 油送船サニー ジュエル爆発

### １．船舶の要目等

油送船サニー ジュエル：パナマ籍　4,386 トン　全長 109.50m
（Ｓ号）　18 人乗組み
（船長：韓国　ほか：韓国 5 人、フィリピン 12 人）
空倉　愛媛県菊間港→大分港

### ２．海難の概要

**発生日時場所：平成 16 年 12 月 15 日 22 時 30 分　瀬戸内海伊予灘**

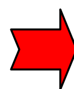
Ｓ号は、愛媛県菊間港で、積荷である引火性物質のリフォーメイト（改質ガソリン）を荷揚げしたのち、大分港に向け航行中、タンククリーニングを行うため、ガスフリー作業を開始したが、総送風量が不十分で、各タンク内に爆発限界内の可燃性ガスが残存したまま、同作業を終了した。その後、ガス検知器を使用して、１番タンクから順にガス濃度を測定したが、吸引時間が短かったため、タンク内の爆発限界内の可燃性ガスが残存していることに気が付かず、続いて蒸気洗浄作業を開始したところ、静電気により可燃性ガスに着火して爆発、火災が発生し、3 人が行方不明、浸水により沈没、燃料油等の流出により海洋汚染が発生した。

### ３．なにが問題か

● タンククリーニング計画不適格事項の確認不十分




船長の指示事項
・　ガス濃度の確認
・　蒸気弁の操作に注意



通常、タンク容量の 3 倍の総送風量が必要であったが、ガスフリー作業時間が 1 時間 30 分で、総送風量は 9,000 立方メートル、タンク容量(約 7,000 立方メートル)の 1.3 倍しかなかった。

一等航海士が立案

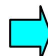
船長による計画確認が不十分



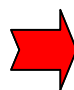
**ガスフリー作業時間が不十分との指摘が必要だった！！**

● タンククリーニング後のガス検知器による吸引時間が不足

ガス検知器取扱説明書
長さ 1ｍのガス採集チューブ及びガス採集棒で吸引するとその濃度を表示するまで 15 秒が必要と記載



一等航海士
同取扱説明書の記載どおり、ガス吸引時間を 15 秒で計測

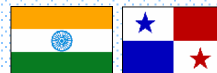


本船で使用されていたガス採集チューブの長さは 20m で、その長さの変化により、ガス検知器本体に到達し、応答するまでの所要時間は、約 34 秒必要であった。

**（学ぶべき教訓）**

タンククリーニング作業の際、タンク内の大気成分分析を実施し、タンク内の可燃性ガスを確実に排出し、また、静電気の発生を最小限に抑えるか、あるいは除去するための予防措置をとる必要があります。また、船長は、タンククリーニング計画の内容を十分に点検して、同作業が安全に実施されるよう、指導監督の徹底の必要もあります。

## 外国調査機関との調査協力を積極的に行っています！！



インド、パナマ
両国との調査協力

### 貨物船ジャイアントステップ（パナマ籍）乗揚

この海難では、海難審判理事所及び横浜理事所から、理事官等７人を茨城県神栖市に派遣し、インド国籍のジ号船長及び乗組員等の面接調査を行いました。また、インド及びパナマ当局から理事所に対し調査協力依頼があり、理事所は、来日した調査官（両国各１人）立会いの下に面接調査を行うと共に資料の提供などの協力を行いました。



情報交換の様子

## 迅速な調査を心がけています！！



韓国との調査協力

### 貨物船ユーショー オーシャン（パナマ籍）
### 貨物船クサン（韓国籍）衝突

この海難では、広島理事所から、理事官等３人を現地（愛媛県松山市）に即時派遣し、両船乗組員（韓国、中国及びフィリピン国籍）の面接調査とユ号の船体検査を行いました。その後、ク号の船舶管理会社についても調査を行うことが必要との判断から、理事官等３人を韓国プサンに派遣し、韓国中央海洋安全審判院の協力を得て、ク号船舶管理会社代表者の面接調査を行いました。



韓国・プサンでの
面接調査の様子

## 国外での調査も積極的に行っています！！

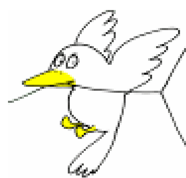
### 油送船最上川潜水艦ニューポート ニューズ衝突

この海難は、平成 19 年１月にペルシャ湾口ホルムズ海峡付近で最上川（160,229 トン）と米国海軍原子力潜水艦のニ号（6,082 トン）が衝突したもので、海難審判理事所は、最上川の修理地であるシンガポールにおいて調査を実施すべく、同国海事港湾局（ＭＰＡ）に通報し、理事官等３人をシンガポールへ派遣し、最上川乗組員の面接調査と船体検査を行いました。





最上川の船体検査



# 外国船海難防止に向けての取組み！！

## 海難調査国際協力への積極的参加

平成５年（1993年）英国沿岸で、油送船ブレア号（リベリア籍）乗揚に伴う油流出による深刻な海洋汚染が発生しました。この海難が契機となり、海難調査の国際標準化の必要性が求められ、国際海事機関（IMO：International Maritime Organization）において、平成９年（1997年）海難調査の共通原則となる総会決議「海上事故及びインシデントの調査のためのコード（A.849(20)）」が採択されました。

同コードは、複数の国が関わる国際海難が発生した場合、各国が協力して原因究明に当たれるよう調査の標準化とその手続きを定めており、IMOにおいて条約化するための作業が進められています。

海難審判庁では、こうした動きを踏まえ、外国船が関連する海難について、各国との積極的な調査協力に努めています。また、IMOに対し、海難情報の共有を目的に、初期情報の通知、最終調査報告書の提出を積極的に行い、国際協力を推進しています。

## 外国船海難調査の迅速化

我が国周辺海域で外国船海難が発生した場合、外国のドックでの修理計画を立てて回航を急いだり、全損となれば短期間で外国人船員が帰国するなどにより、証拠の確保が困難となることが多いため調査の迅速化に努めています。

しかしながら、我が国に入港しない船舶を含め国内で十分な調査が行われなかった場合には、回航先の外国に理事官を派遣したり、必要な場合には外国に所在する船舶管理会社など陸上部門に対する調査も行うなど、当庁の活動範囲は国際的に広がってきています。





## 外国人船員への情報発信開始

　我が国周辺海域では、来島海峡、関門海峡などに代表される、狭くて潮流の速い海域の存在、台風や発達した低気圧などの我が国に特異な自然的・地理的条件、我が国固有の海上交通ルールに関する情報不足などが背景となった海難が度々発生しています。そのため、我が国周辺海域の航行に不慣れな外国人船員に対し、これらの基礎的な情報の提供は海難防止上欠かせないものとなっています。

　海難審判庁では、海難の事例やそこから得られた教訓についてこれまでも周知してきたところですが、更に、特に外国人船員を対象とし、台風・狭水道・霧等が関係した海難事例や、海上交通安全法や港則法の特定航法といった我が国固有の海上交通ルールに関連した海難事例や教訓を、わかりやすく提供するために、英文による海難情報誌「MAIA DIGEST」(マイア ダイジェスト)を平成18年9月創刊し、積極的に情報発信を行うこととしました。

台風の特徴、台風海難の詳細な分析、過去の海難から得られる教訓などを紹介した創刊号（全16ページ）

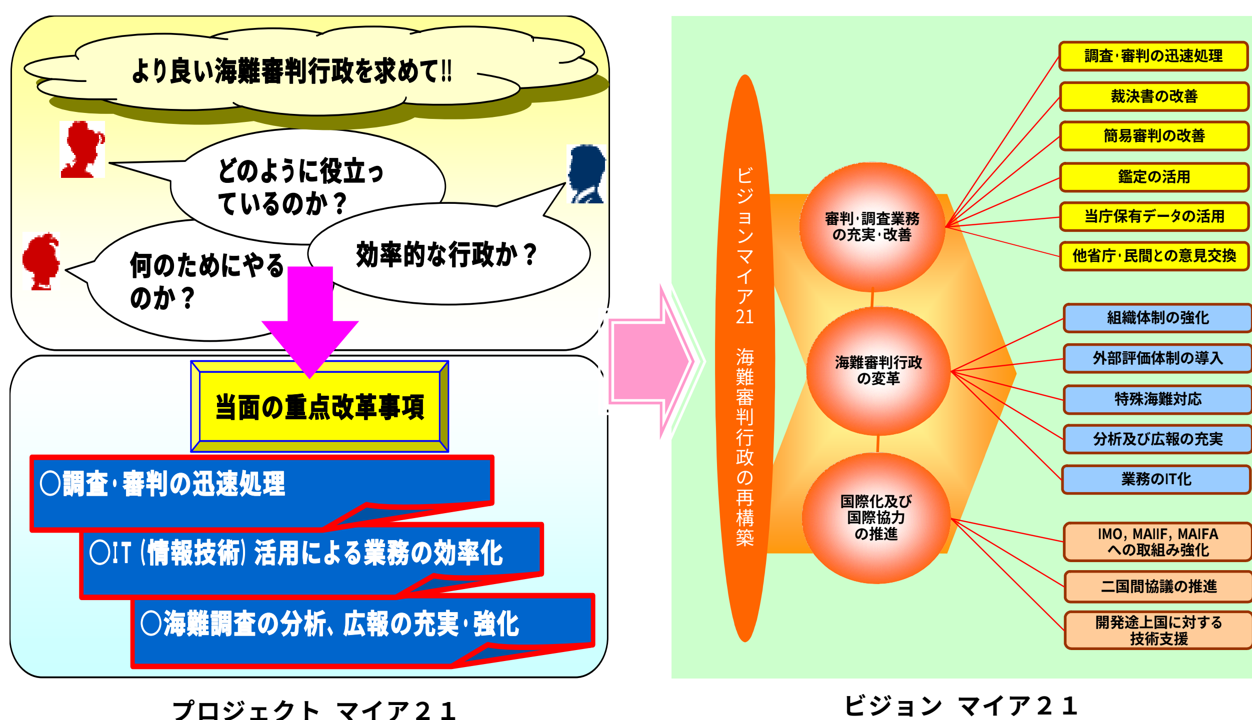
来島海峡「中水道」・「西水道」の航法、海難の多発海域、海難の事例などを紹介した第2号（全8ページ）

# 第１章　最近の海難審判庁の動き

## 第１節　海難審判行政の課題と推進

### １　国際的レベルの事故原因究明システムの構築と再発防止機能の向上に向けて

21世紀にふさわしい海難審判庁に変革するため、平成13年に「プロジェクト　マイア２１」、平成16年に「ビジョン　マイア２１」を策定し、これに基づき審判・調査業務の改善、国際協力の推進など業務改革を推進してきました。特に、平成18年4月の海難審判法の一部改正により、理事官の海難調査結果や審判から得られた情報を有効活用し、国土交通大臣又は関係行政機関の長に対する海難防止のための提言機能を付与され、同年8月には、最初の提言を行うなど海難の再発防止に積極的に寄与する、発言力のある官庁に向けて歩を進め、大きな変化を遂げつつあります。




プロジェクト　マイア２１　　　　ビジョン　マイア２１

海難審判庁では、海難の分析についても精力的に実施し各種啓発活動に努めてきたところでありますが、旅客船や外国船の事故を含め、社会的影響の大きな海難が頻発している状況にあります。

更に、海難調査の分野では、国際海事機関（IMO）の場において海難調査の国際標準化への議論が進められる中、旗国や船員の国籍国の調査官への調査協力の実施、海外への理事官派遣等国際協力の動きも急速に進展しています。

## 業務改善プラン　マイア０７

海難審判庁を取り巻くこれらの環境の変化に柔軟に対応するため、「ビジョン マイア２１」を策定してから３年が経過した本年、新たに業務改善プランを作成しました。このプランに基づき、今後も海難審判庁の業務改革を積極的に継続することとしています。

### 業務改善プラン　マイア０７　（平成 19 年～）

**国際的レベルの事故原因究明システムの構築と再発防止機能の向上を図る**

#### 原因究明機能の強化

☆ 調査･審判の迅速化～海難発生から裁決まで12ヶ月以内
☆ 調査業務の改善
～海難規模等に応じた調査指針の検討／海難調査委員、鑑定、AIS等の活用／重大海難等の調査の即応体制の構築、海上保安庁等関係機関との連携強化
☆ 審判業務の改善
～テレビ会議システムによる関係人の審判出席の検討／鑑定、参審員の活用／裁決書の改善
☆ 新たな調査の実施
～ヒューマンファクター概念に基づく原因究明の実施／インシデント調査の検討／外国船海難の調査･審判の実施

#### 国際協力の推進

☆ IMO コード条約化への対応及び各国の海難調査手法及び調査報告書の調査、分析、研究
☆ 国際海難調査官会議（MAIIF）、アジア海難調査官会議（MAIFA）への積極的参画
☆ 韓国との定期協議の推進、中国等との二国間協議の実施の検討
☆ 外国調査官への調査協力及び外国調査機関への我が国の調査報告書の提供
☆ IMO 等への当庁職員の派遣の検討

#### 海難の再発防止に向けての積極的活動

☆ 再発防止施策に係る提言テーマの発掘及び積極的な提言の実施
☆ ニュースレター、分析集、ホームページ、海難防止講習会等による海難防止啓発活動の展開
☆ 主として外国人船員への英文ニュースレター「MAIA DIGEST」による情報提供
☆ 研究機関や大学との連携による海難の科学的原因究明手法に関する調査、研究
☆ 海難、裁決等データの研究機関、研究者への提供
☆ 海難統計の分類、提示方法等について検討

#### 開かれた海難審判庁

☆ 審判廷の改良、改善～審判廷の配置の検討、TVモニター･スピーカー導入
☆ 積極的広報～海難調査の進捗状況や明らかになった事実等に係る広報の検討
☆ ホームページの充実～裁決検索機能の付加などの検討
☆ 審判廷の一般見学などによる業務紹介
☆ 出張審判実施の検討

#### 「ヒト」、「組織」の強化

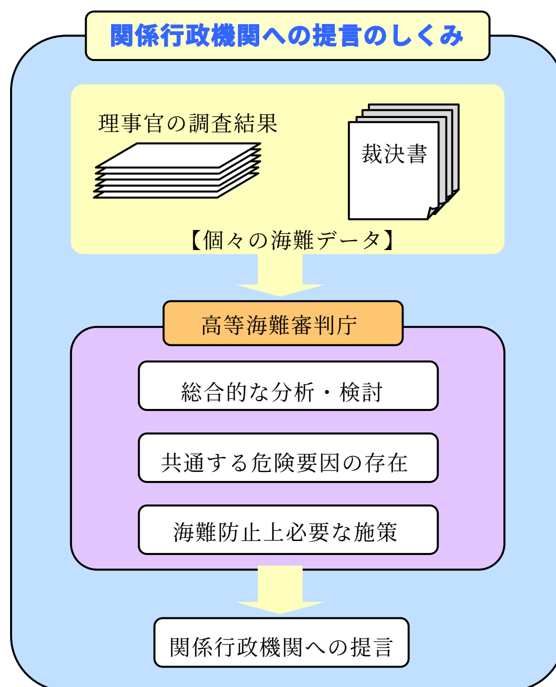
☆ 人材の有効活用、人材育成、人事交流等

なお、海難審判制度の抜本的な見直しについては、IMO における議論等を見据えつつ、今後も引き続き検討することとしています。

## 2　関係行政機関への提言

平成 18 年 3 月に成立した「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律（平成 18 年法律第 19 号)」により、海難審判法の一部改正が行われ、**「高等海難審判庁は、国土交通大臣又は関係行政機関の長に対し、その所掌事務の遂行を通じて得られた海難の発生の防止のため講ずべき施策についての意見を述べることができる。」（第 63 条の 2)** との規定が新設され、同年 4 月から施行されました。この関係行政機関への提言規定は、海難審判庁が行う調査・審判を通じて得られた情報を有効に海難防止施策に反映させるために設けられたもので、海難審判庁は、より一層「海難の防止」に積極的に関与していくことになりました。

これを受けて、高等海難審判庁は、これまでに以下の提言を行いました。




**被引浮体に係る海難の防止に関する意見**〔平成 18 年 8 月 10 日〕

モーターボート、水上オートバイにより、動力を有さないバナナ型のボート等の浮体を曳航する形のマリンレジャーが増加し、これに伴う海難がこの数年間に頻発していることから、同種海難を防止するため、その特徴を踏まえ、必要に応じて更なる対策を検討するよう提言しました。

【海難事例】

・水上オートバイで曳航されていたバナナボートから落水した乗客同士がぶつかり負傷（H16.8.1 神奈川県逗子湾にて発生）

・水上オートバイで曳航されていたチューブが係留中の他船に激突して 2 人が負傷（H17.8.14 愛知県豊浜にて発生）

**漁船の海中転落による死亡・行方不明海難の防止に関する意見**〔平成 19 年 1 月 24 日〕

小型漁船での海中転落による死亡・行方不明者が多数を占め、その中でも 1 人乗り漁船での漁ろう中の事故、救命胴衣を着用していなかった比率が極めて高いため、救命胴衣の着用の徹底に関する指導の強化、1 人乗り漁船における救命胴衣の着用義務化についての適用範囲の見直しについて提言しました。

【海難事例】

・漁ろう中の漁船から乗組員 1 名が転落し、それを救助しようと乗組員 1 名が飛び込み、双方とも救命胴衣を着用しておらず行方不明（H17.12.16 和歌山県潮岬沖）

・漁船が転覆し、乗組員 6 名が海中に投げ出され、救命胴衣を着用していなかった 2 名が行方不明（H18.4.21 青森県三沢沖）

## ３　海難審判庁が達成すべき目標

海難審判庁が実施する施策については、国土交通大臣が毎年度設定する業務の実施に係る目標に対して、その達成状況の評価が行われています。

平成 18 年度における目標の達成状況は以下のとおりで、調査・審判の迅速処理に関しては、例年に比べ、重大な海難事件が増加したこと等の影響により、目標の達成には至りませんでしたが、今後とも調査・審判の精度向上と業務の効率化を図りつつ、迅速処理に努めていきます。

**平成 18 年度目標に対する実績**

**★迅速な海難の調査及び審判について**
- **海難の認知から裁決までの平均期間を 12 ヶ月以内とする。→実績 13.7 ヶ月**
- **社会的影響の大きい海難の上記平均期間を 10 ヶ月以内とする。→実績 10.3 ヶ月**
- **水先人が関連する海難の上記平均期間を 10 ヶ月以内とする。→実績 11.1 ヶ月**

**★海難に関する情報の利用促進等について**
- **ホームページ訪問者のページ閲覧数を平均 7 ページ以上とする。→実績 6.0 ページ**
- **海難分析の結果等を 5 回以上公表する。→実績 6 回**
- **海難防止に関する講習等を 50 回以上実施する。→実績 77 回**

また、平成 19 年度に海難審判庁が達成すべき目標は以下のとおりで、18 年度からの継続的な目標に加え、関係行政機関への海難防止施策に関する新たな目標も追加されました。当該目標の達成に向けた取組を推進するとともに、海難の防止に真に効果的な調査・審判業務と原因究明結果の活用に努めています。

**平成 19 年度の目標**

**１．迅速な海難の調査及び審判について**

海難の防止に寄与するため、迅速な海難の調査及び審判に努め、早期に原因究明を行う。

**[具体的な目標]**
- **海難の認知から裁決までの平均期間を 12 ヶ月以内とする。**
- **社会的影響の大きい海難については、特に集中的な調査・審判に努め、海難の認知から裁決までの平均期間を 10 ヶ月以内とする。**

**２．海難に関する情報の利用促進等について**

海難の原因、海難実態の分析等に関する情報を提供する機能の向上を図るとともに、海難審判及び海難防止に関する知識の幅広い普及を図る。

**[具体的目標]**
- **「海難審判庁ホームページ」において、裁決・広報等の各種データ提供の充実を図り、平成 19 年度におけるホームページの訪問者数を 180 万人以上とする。**
- **海難の原因やそれによって得られた教訓を海難の再発防止に向け有効活用するため、海難分析集やニュースレターなど各種形態による刊行物を 10 回以上発行し、海事関係者等に幅広く提供する。**
- **海難の調査・審判を通じて得られた知識・経験を踏まえ、関係行政機関に対し、海難防止に関する施策について積極的な提言を行う。**

# 第２節　国際協力体制の強化



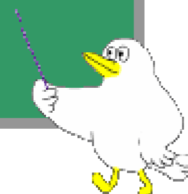
## １　世界における海難調査

四方を海に囲まれている我が国にとって、海運は、外国からの資源・エネルギーの輸送、工業製品等の輸出入などにおいて非常に大きな役割を担っています。一方、現在の先進海運国の外航船は、経済的な要請からその多くが便宜置籍化され、複雑な運航形態をとるようになっており、船舶所有者、運送事業者、船舶管理会社などがそれぞれ別の国に所属している場合も珍しくなく、加えて、船員の混乗化も進んでいます。

このような中、ひとたび重大な海難が発生すると、関係した船舶の旗国や海難が発生した沿岸国をはじめ、複数の国がその原因に関心を持つことになりますが、これらの国が調査において相互に協力することで、より的確かつ効率的な原因究明が行なわれることが期待されています。依然、我が国の周辺海域においては外国船の関係する重大な海難が発生し続けており、このような海難の原因を究明し、その再発防止につなげていくためには、国内における調査の枠を超えた関係各国間の協力が不可欠となっています。

### (1)　国際海事機関（IMO）を中心とした取組み

**海難調査に関する規定がある主な IMO 条約**
- ◆海上人命安全条約（SOLAS 条約）
- ◆海洋汚染防止条約（MARPOL 条約）
- ◆満載喫水線条約（LL 条約）



海運の複雑化・多様化が進む中、海難調査に関する国際的な取組みは、国際海事機関(IMO）を中心とする枠組みの下に行われています。

IMO は、海事に関する諸問題を扱う国際連合の専門機関の一つで、海上における安全性の向上、船舶からの海洋汚染の防止などを目的として活動しています。IMO では、これらの目的の達成のためには、各国によって遵守される国際的な取決めが必要であるとの認識の下、現在までに多くの国際条約を採択するとともに、主に重大な海難の発生を契機としてそれらの改正を行ってきました。実際、技術的な国際基準を定める海上人命安全条約（SOLAS 条約）や海洋汚染防止条約（MARPOL 条約）は、各国政府に対し、「自国籍船が関与する海難調査を実施し、その調査結果を IMO へ報告すること」を要請しており、各国による海難調査の結果をこれらの条約における技術的基準の見直しにフィードバックさせるための枠組みが規定されています。海上における安全性の継続的改善のため、その教訓を導き出す海難調査は、国際的にも重要性が認識されています。

**海上人命安全条約（SOLAS 条約）　附属書第Ｉ章第 21 規則　「海難」（趣旨）**

**(a)　自国籍船が関与する海難の調査を行うこと。（原因究明）**

**(b)　調査結果を機関（IMO）に提供すること。　（再発防止）　⇒　条約･国際基準の見直し等へ**

### (2)　旗国小委員会（FSI）の活動

IMO の中でも、海難調査に関する問題は、主に旗国小委員会(FSI:Sub-committee on Flag State Implementation）で取り扱われています。1980 年代後半から 90 年代初めにかけ、ヘラルド オブ フリー エンタープライズ号転覆（昭和 62 年 3 月、188 人死亡)、エクソン バルディーズ号座礁（平成元年 3 月、原油 3.7 万トン流出)、スカンジナビアン スター火災（平成 2 年 4 月、158 人死亡）と連続して発生した重大海難を受け、これらを防止するには各国が IMO 条約の遵守を徹底し、サブスタンダード船(条約不適合船)を排除することが重要であるとの認識の下、旗国（Flag State：船籍国）が IMO 条約上果たすべき責務を確実に実施（Implementation）するための方策を審議するため、平成 4 年に海上安全委員会(MSC)及び海洋環境保護委員会(MEPC)の下部組織として FSI が設立されました。FSI はほぼ毎年１回のペースで開催され、海難調査について以下のような検討が行われています。

#### ア　海難の分析

FSI は、各国が IMO に提出した海難調査報告書を分析し、将来活用し得る教訓等を抽出する作業を行っています。当該作業は、FSI に設置されたコレスポンデンス・グループ（会期外に各国の調査官から構成）及びワーキング・グループ（会期中に設置）によって行われ、FSI 本会議の承認を経て、関係情報が MSC、MEPC 及び他の IMO 小委員会へ提供されることになります。現在、海難審判庁の職員は両グループに参加し、FSI における当該作業に貢献しています。なお、現在、各国が IMO へ報告した海難調査結果や FSI の分析結果は、GISIS のホームページ（下図参照）を通じて一般からも閲覧が可能になっています。また、海難審判庁のホームページには、FSI の海難分析結果概要の仮訳を掲載しています。

【FSI の海難分析】



イ　海難調査に関する取決めの検討

SOLAS 条約や MARPOL 条約は、「自国籍船が関与する海難調査を実施し、その調査結果を IMO へ報告すること」ということは規定していますが、それ以上の具体的な調査方法や各国間の協力方法等については触れていません。このため、平成 9 年 11 月の第 20 回 IMO 総会において、決議 A.849(20)により、海難調査の共通手法、各国間の協力方法、IMO への報告事項などについて定める、「海上事故及びインシデントの調査のためのコード」（Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents）が採択されました。このコードには、付録として、調査官が調査において収集すべき情報などを列記した「調査官を支援するための指針」が含まれています。更にその後、平成 11 年 11 月の第 21 回 IMO 総会における決議 A.884(21)により、同コードに「ヒューマンファクター調査のための指針」が付録 2 として追加されました。

そして現在、このコードを条約として採択するための検討が FSI において行なわれています。FSI における議論では、各国の調査体制の多様性を認めつつ、調査における各国間の協力を促進すること、調査の結果得られた情報を共有化することなどに重点が置かれています。今後、複数の国が関連する海難に対して調査をより確実に実施できるようになることが期待されます。




## ２　国際協力への取組み

海難審判庁は、各国の海難調査機関と協力し、世界における海上の安全性向上と海洋環境の保護に貢献するため、FSI をはじめとする国際会議に積極的に参加するとともに、近隣諸国と調査協力体制の枠組みを構築するなど、さまざまな国際的取組みを行っています。



【最近の国際的活動】

(1)　国際会議への出席

現在、海難審判庁が参加している国際会議には、「FSI」のほか、「国際海難調査官会議（MAIIF：Marine Accident Investigators’ International Forum)」及び「アジア海難調査官会議（MAIFA：Marine Accident Investigators’ Forum in Asia)」があります。MAIIF は、各国海難調査官の相互協力・連携を維持発展させ、海難調査における国際協力の促進・向上を目的として、カナダ運輸安全委員会の提唱により発足し、平成４年から毎年開催されている国際会議で、当庁は第８回会議を平成 11 年に東京で主催しています。この会議は、各国の海難調査官が自由に率直な意見交換を行い、海難調査に関する情報を共有する場として活用されています。また、MAIFA は、アジア地域における海難調査協力を推進することを目的として平成 10 年に当庁の提唱により発足した MAIIF のアジア地域版ともいえる会議で、第１回、第３回及び第７回を当庁が主催しています。なお、MAIFA の活動を参考として、平成 17 年にはヨーロッパ地域においても、MAIIF と趣旨を同じくする欧州海難調査官会議（E-MAIIF：European Marine Accident Investigators’ International Forum）が発足しています。

**第 15 回旗国小委員会（FSI15）**

平成 19 年６月４日～8 日　英国（ロンドン）

当庁は、我が国代表団の一員として「海上事故及びインシデントの調査のためのコード」見直し及び「海難統計及び調査」についての検討に参加しました。



【FSI15 会議模様】（英国・ロンドン）

このうち、当該コードの見直しについては、本年を目処に作業を完了させることとして、これまで検討が進められてきたところであり、今回の FSI15 において最終的な審議が行われ、同コードは新たに、「海上事故及び海上インシデントの安全調査のための国際標準と勧告方式のコード」（略称「事故調査コード」）と名称を変え、大きく強制部分と勧告部分の２つに分かれた構成となった内容で承認されました。

また、同強制部分については、SOLAS 条約に新たな規定を追加することで強制化することもあわせて承認され、今後の MSC において、「事故調査コード」及び同コードに関する SOLAS 条約改正が採択される運びとなっています。

なお、「事故調査コード」は、SOLAS 条約改正が発効して初めて強制化されることとなりますが、各国は、同コードが採択された時点で、各国間の調査協力や調査結果報告書の提出など同コードで定められた内容を自発的に実施するよう努めることが合意されています。

### 第 15 回国際海難調査官会議（MAIIF15）

平成 18 年 8 月 14 日～18 日　パナマ（パナマシティ）24 カ国 40 人参加

各国の年間活動報告及びアジア海難調査官会議(MAIFA8)や欧州海難調査官会議(E-MAIIF2)といった各地域の活動報告がなされるとともに、海難調査事例等のプレゼンテーションに基づき率直な意見交換が行われました。また、IMO における政府間組織（IGO）としてオブザーバーの地位を得るための検討も行われ、国際海事社会における MAIIF の地位確立に向けた努力がなされています。




【MAIIF15 会議模様】（パナマシティ）

### 第 9 回アジア海難調査官会議（MAIFA9）

平成 18 年 9 月 19 日～21 日　上海　11 カ国 21 人参加

「海上事故及びインシデントの調査のためのコード」及び「アジア地域における海難調査協力ガイドライン」について事前のアンケート調査に基づく率直な意見交換が行なわれるとともに、各国から海難調査事例等について多くの発表がなされました（当庁は油送船とケミカルタンカーの衝突事件に関するプレゼンテーションを実施）。今回の会議には、MAIIF の議長（米国）及び事務局長が参加しており、アジア地域での活動に大きな関心を示していました。






【MAIFA9 会議模様】（上海）

### (2)　近隣諸国との調査協力体制の構築

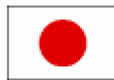
海難審判庁は、近隣諸国との協力体制構築のため、現在までに数カ国に及ぶ海難調査機関と二国間協議を行ってきました。平成 19 年 3 月には、初めて米国（国家運輸安全委員会（NTSB）及び米国沿岸警備隊（USCG））と会合の場を設けました。

これまで二国間協議を行なってきた中でも、とりわけ、当庁と同じ海難審判制度を採用する韓国の海洋安全審判院とは、平成 14 年に開催された両機関の長官級会議で調査協力文書が交わされ、協力関係の更なる推進のため、実務者会議を毎年一回継続開催していくことが合意されています。当該実務者会議は、両国が交互に主催して現在も継続開催されています。また、現在、中国とも更に踏み込んだ協力関係の構築のため検討を進めているところです。

#### 第 5 回日韓海難調査機関実務者会議

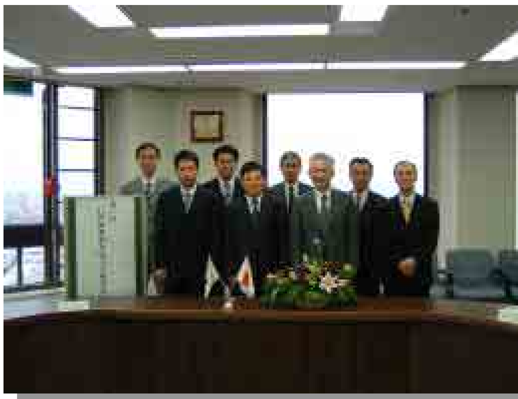
平成 19 年 4 月 25 日～26 日　神戸

前回会議以降の相互協力の実績評価をはじめ、外国調査機関との共同調査についての事例紹介や同一海難についての裁決内容の意見交換などを行いました。また、両国における最近の動きなどが紹介され、両機関の相互理解がより一層深まりました。



相互協力の推進







【第 5 回日韓海難調査機関実務者会議　会議模様】（神戸）

#### 米国との二国間協議

平成 19 年 3 月 20 日～23 日　ワシントン

海難調査協力関係の協議と「海上事故及びインシデントの調査のためのコード」についての意見交換を行うために米国国家運輸安全委員会（NTSB）と米国沿岸警備隊（USCG）を訪問しました。両機関と内容に踏み込んで意見交換をしたのは、はじめてのことであり、今後の協力関係の進展が期待できます。



【会合の模様】（ワシントン（NTSB））

## いろいろな調査報告書

各国海難調査機関は、どのような調査報告書を発行しているか見てみましょう。

### 旅客船 STAR PRINCESS (バミューダ籍、108,977 トン) 火災

**平成 18 年 3 月 23 日 03 時 09 分　ジャマイカ･モンテゴベイ北西沖**



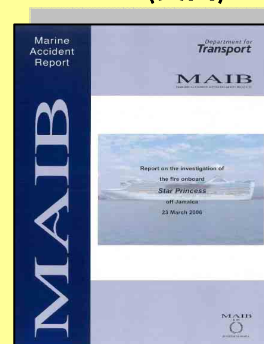
概要

乗組員 1,123 人と旅客 2,690 人を乗せた STAR PRINCESS 号の客室バルコニーから火災が発生し、火はバルコニーに沿って燃え移るとともに、プラスチック製のテーブルやポリカーボネート製の仕切り壁などから大量の黒煙が発生した。乗組員が消火活動に当たり、火災は 1.5 時間ほどで消し止められたが、煙を吸い込んだ旅客 1 人が死亡、13 人が治療を受けた。着火源はバルコニーに投捨てられたタバコの吸い殻とみられている。

MAIB は、旗国であるバミューダの依頼を受け、米国（USCG 及び NTSB）の協力を得て、本件について調査を実施し、バルコニー上の可燃物が火災を拡大させたことから、最終調査報告書を出す前の段階で、バルコニーなどの外部区域における防火対策強化のための SOLAS 条約改正を提案するよう英国海事局に勧告した。

同勧告を受けて英国が提出した改正案は、IMO の第 82 回海上安全委員会（MSC82）における審議を経て承認され、平成 20 年 7 月 1 日から発効する予定となっている。

**MAIB (英国)**




### ケミカルタンカーBOW MARINER (シンガポール籍、22,587 トン) 爆発

**平成 16 年 2 月 28 日 18 時 05 分**
**大西洋（バージニア州東方沖）**

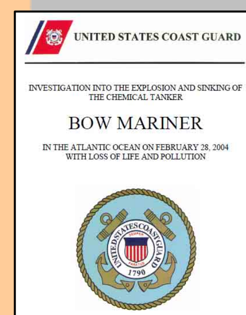


概要

BOW MARINER 号は、積荷の化学物質を荷揚げした後、乗組員がタンクの洗浄作業を行っていた際、爆発が発生した。同船は沈没して 3 人が死亡、18 人が行方不明となり、また、積荷の化学物質や燃料油が流出した。旗国であるシンガポールの協力を得て、USCG が爆発の原因について調査を実施した結果、燃料油の混合気に着火したことによって発生したとの結論が出されたが、着火源は特定できなかった。

USCG は長官に対し、IMO、ICS（国際海運会議所）、インタータンコ（国際独立タンカー船主協会）が、タンク洗浄が関係する爆発事故について、過去の事例を研究して共通する要因を探究するためのワーキンググループの設置を働きかけるよう勧告を行っている。

**USCG （米国沿岸警備隊）**



## 貨物船 MELLUM（リベリア籍、13,066 トン）乗揚



ATSB（オーストラリア）



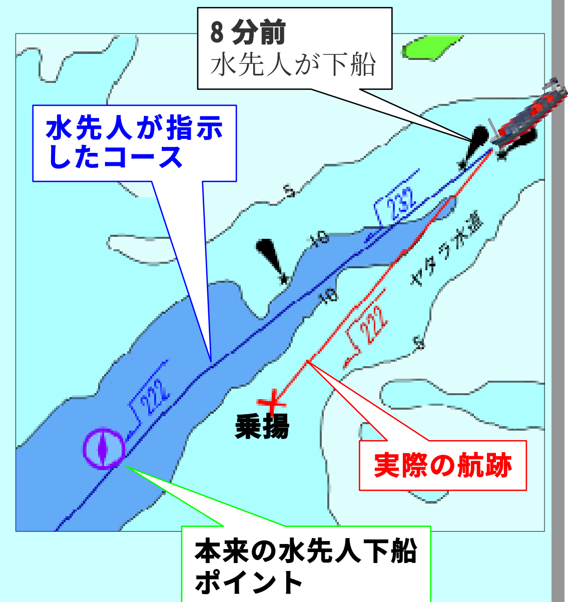
**平成 16 年 9 月 28 日 12 時 33 分**
**オーストラリア･セベナード港**

概要

MELLUM 号は、水先人を乗船させ、セベナード港を出港してヤタラ水道を航行中、水先人が慣行により、水先区域を通過し終える前に下船し、その後、船長が水先人の助言を誤解して早めに針路変更を指示したことから、予定針路を外れて浅所に乗り揚げた。

本件後、水先人が早めに下船するというセベナード港の慣行は見直された。また、水先人の下船位置が、海図を縮尺の違うものに切り替えなければならない所にあたることも海難の要因として挙げられ、ヤタラ水道の大縮尺の新しい海図の作成が認められることとなった。

ATSB は、セベナード港の管理者に対して勧告を行い、船長と水先人との意思疎通、水先人の役割について特に強調し、すべての水先人を適切に育成するために訓練体制や水先手続を見直すべきとしている。




## 油送船 CHASSIRON（フランス籍、5,100 トン）爆発

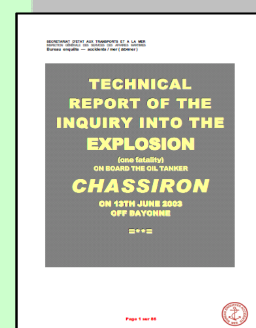
**平成 15 年 6 月 13 日 07 時 09 分**
**フランス･バイヨンヌ港北方沖**



概要

CHASSIRON 号は、積荷のガソリンを荷揚げした後、タンクの洗浄作業中に爆発が発生し、作業中の乗組員 1 人が死亡した。着火源は明らかではないものの、タンクに残留するガソリン混合気の濃度が爆発限界内にあったと考えられることから、BEAmer は、SOLAS 条約を改正して載貨重量 2 万トン未満の油送船にもイナートガス装置の設置を義務化するよう勧告を行っている。

BEAmer（フランス）



# 第２章　海難の発生と海難原因

## 第１節　海難の発生

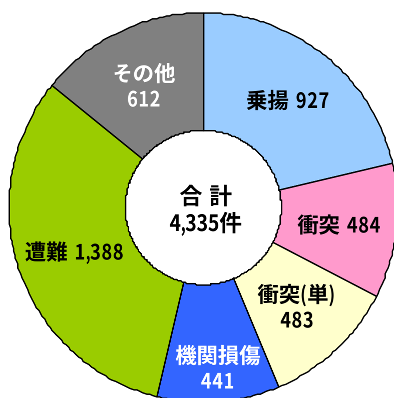
### １　海難の発生状況

平成 18 年中に発生し、理事官が認知した海難は、4,335 件 5,081 隻で、これは前年の 4,871 件 5,631 隻と比べて、件数で 536 件（11%）減少し、隻数で 550 隻（10%）減少しています。

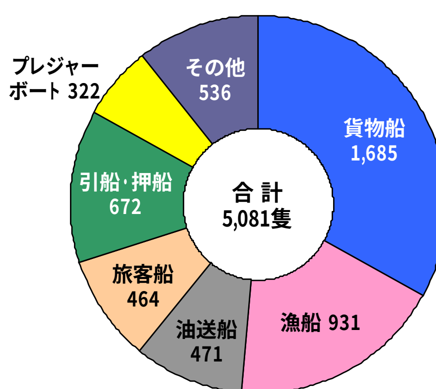
しかし、海難に伴う死亡・行方不明者及び負傷者（以下「死傷者等」という。）は、合計 667 人で、前年の 551 人と比べて 116 人（21%）増加しています。

死傷者等 667 人中、死亡・行方不明者数は 202 人、負傷者数は 465 人で、それぞれ前年の 184 人、367 人と比べて、18 人（10%）、98 人（27%）の増加となっています。

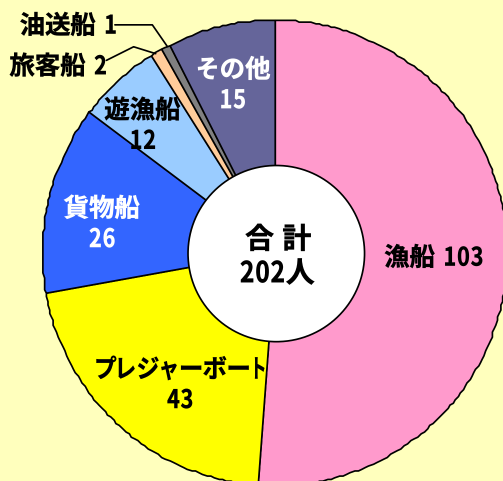
事件種類別発生件数



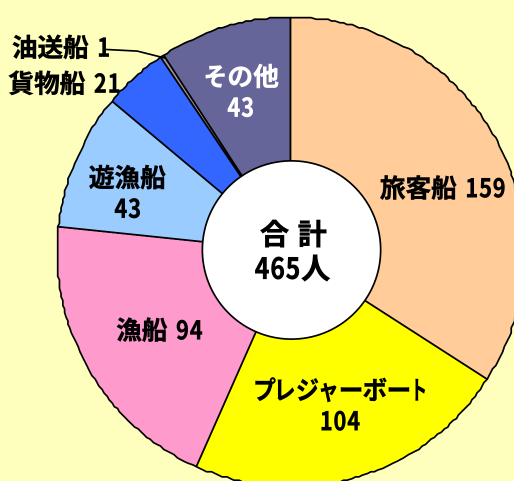

船種別発生隻数




船種別死亡・行方不明者の状況

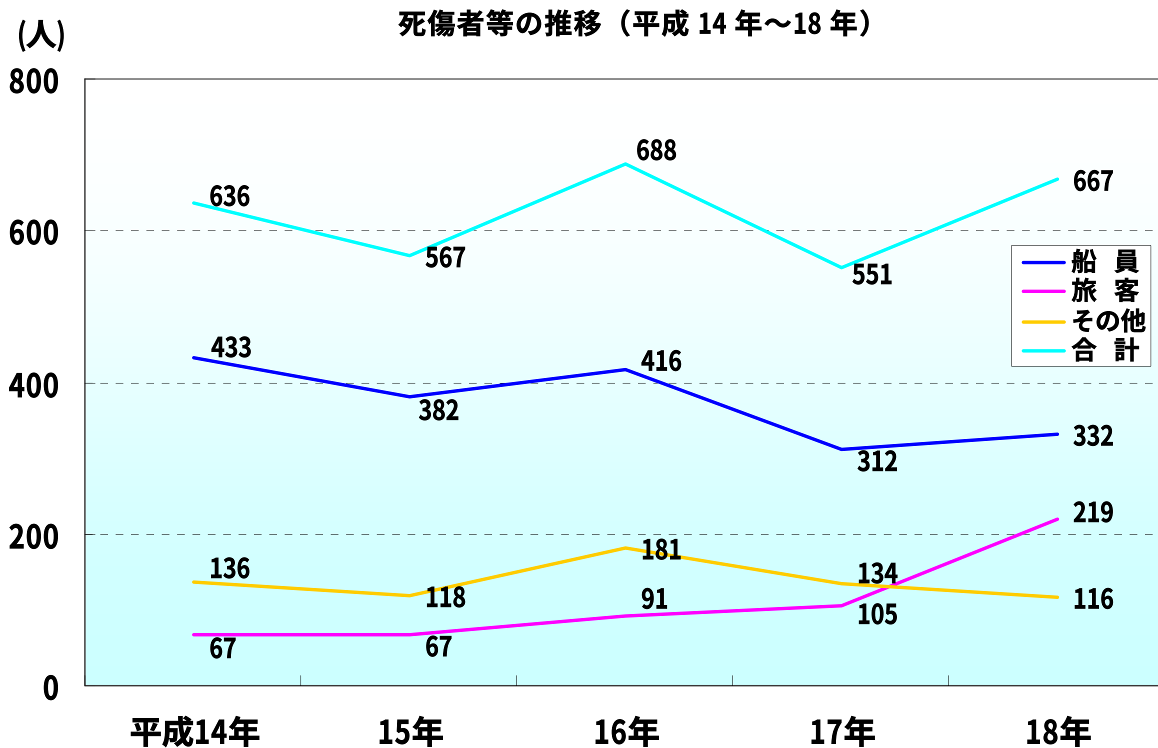



船種別負傷者の状況



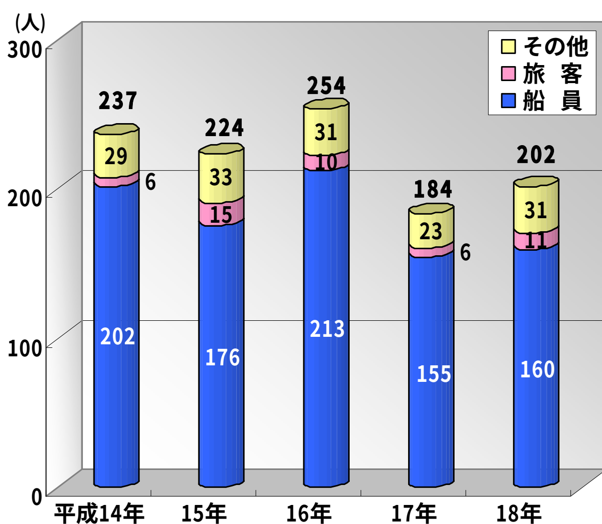
最近５年間の死傷者等の状況をみてみると、毎年増減はあるものの、全体としては横ばいの状況にありますが、旅客に限ってみてみると、増加傾向にあります。

### 死傷者等の推移（平成 14 年～18 年）

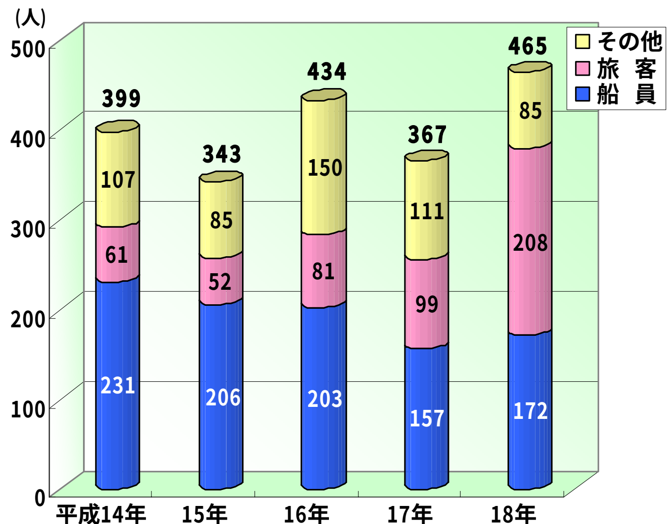



(注) 「その他」とは、荷役作業員等をいう。

### 死亡・行方不明者の推移




### 負傷者の推移

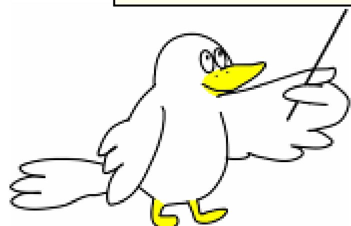


## 2　最近の主要な海難

平成 18 年 1 月から 19 年 5 月までに発生した海難のうち、主要な海難として、次の基準に該当する 39 件の海難について、それぞれ発生地点を示しました。

**主要な海難の基準**
① 5 人以上の死亡・行方不明者が発生したもの　② 旅客の死亡・行方不明者又は負傷者が発生したもの
③ 次の船舶が全損となったもの
旅客船、油送船、ケミカルタンカー、500 トン以上の貨物船、100 トン以上の漁船、
その他の特殊用途の 100 トン以上の船舶
④ 爆発又は火災で船舶の損傷が重大なもの　⑤ 社会的反響が大きかったもの

図面の番号(№)は、34～36 ページに掲載した主要な海難の番号を示す。



●：衝突
●：単独衝突
▲：乗揚
◆：沈没･転覆
■：その他

№18　貨物船レッド ナクレ貨物船スカイ デューク衝突

№10　モーターボートサイドキック橋脚衝突

№29　油送船昭星丸貨物船トラスト プサン衝突

№35　旅客船第拾弐小浦丸旅客死亡

№22　瀬渡船美丸防波堤衝突

№27　漁船第六十八大慶丸貨物船グオ トン衝突

№3　旅客船ビートル三世旅客負傷

№4　遊漁船ナスカ乗揚

№32　交通船第十八千代丸漁船恭新丸衝突

№13　貨物船グランド ラッキー乗揚

№28　潜水艦あさしお貨物船スプリング オースター衝突



宮崎沖において訓練中のあさしおが浮上の際に、名古屋港から中国へ向け航行中のス号の船底と衝突した。

№6　旅客船トッピー４旅客等負傷

№33　貨物船フェリーたかちほ漁船幸吉丸衝突



那覇港を発し東京へ向け航行中のフェリーたかちほがまぐろはえ縄漁操業中の幸吉丸と衝突

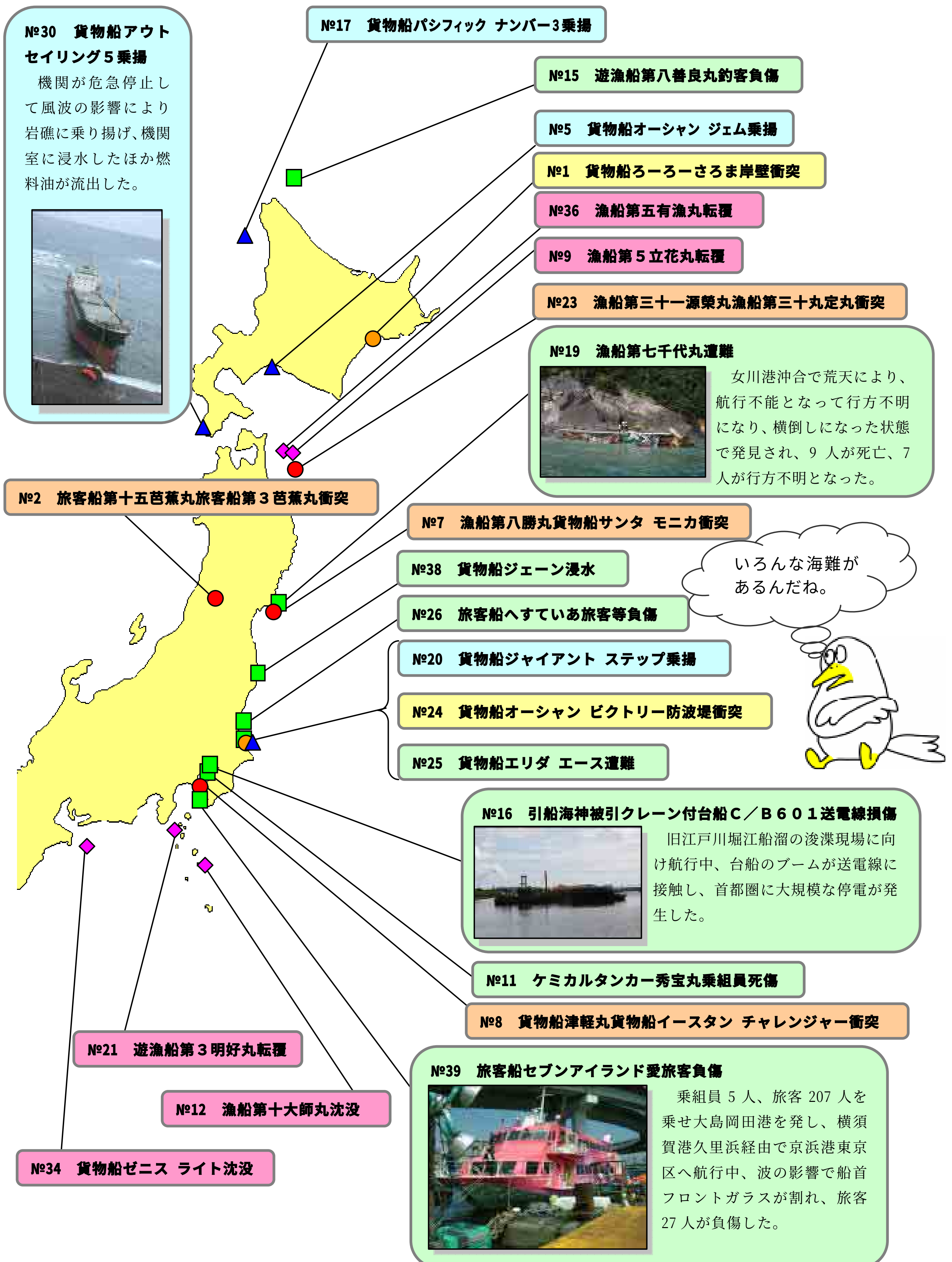
**領海外**

№31　油送船最上川
潜水艦ニューポート ニューズ衝突

ペルシア湾とオマーン湾の間にあるホルムズ海峡にて発生

№14　貨物船ユーショー オーシャン貨物船クサン衝突

№37　貨物船第七栄福丸貨物船イン ヘ ＮＯ．１衝突


№30　貨物船アウトセイリング５乗揚
機関が危急停止して風波の影響により岩礁に乗り揚げ、機関室に浸水したほか燃料油が流出した。
№17　貨物船パシフィック ナンバー3乗揚
№15　遊漁船第八善良丸釣客負傷
№5　貨物船オーシャン ジェム乗揚
№1　貨物船ろーろーさろま岸壁衝突
№36　漁船第五有漁丸転覆
№9　漁船第５立花丸転覆
№23　漁船第三十一源榮丸漁船第三十丸定丸衝突
№19　漁船第七千代丸遭難
女川港沖合で荒天により、航行不能となって行方不明になり、横倒しになった状態で発見され、9 人が死亡、7 人が行方不明となった。
№2　旅客船第十五芭蕉丸旅客船第３芭蕉丸衝突
№7　漁船第八勝丸貨物船サンタ モニカ衝突
№38　貨物船ジェーン浸水
№26　旅客船へすていあ旅客等負傷
いろんな海難があるんだね。
№20　貨物船ジャイアント ステップ乗揚
№24　貨物船オーシャン ビクトリー防波堤衝突
№25　貨物船エリダ エース遭難
№16　引船海神被引クレーン付台船Ｃ／Ｂ６０１送電線損傷
旧江戸川堀江船溜の浚渫現場に向け航行中、台船のブームが送電線に接触し、首都圏に大規模な停電が発生した。
№11　ケミカルタンカー秀宝丸乗組員死傷
№8　貨物船津軽丸貨物船イースタン チャレンジャー衝突
№21　遊漁船第３明好丸転覆
№12　漁船第十大師丸沈没
№39　旅客船セブンアイランド愛旅客負傷
乗組員 5 人、旅客 207 人を乗せ大島岡田港を発し、横須賀港久里浜経由で京浜港東京区へ航行中、波の影響で船首フロントガラスが割れ、旅客 27 人が負傷した。
№34　貨物船ゼニス ライト沈没

## 主要な海難の概要(平成 18 年 1 月から 19 年 5 月までに発生したもの)

| No.・管轄 | 事件名・概要 |
|---|---|
| 1<br>函館 | **貨物船ろーろーさろま (8,349 トン) 岸壁衝突**〔発生：平成 18 年 2 月 17 日　釧路港〕<br>釧路港を出港のため左回頭中、強風により圧流されて防波堤に衝突して浸水し、右舷側に大傾斜して船底が海底に擱座した。当時の天候は晴で、西の風、風力 8 であった。 |
| 2<br>仙台 | **旅客船第十五芭蕉丸 (8.5 トン) 旅客船第 3 芭蕉丸 (4.9 トン) 衝突** 旅客負傷<br>〔発生：平成 18 年 3 月 4 日　山形県最上川〕<br>最上川の観光舟下り船である第十五芭蕉丸と旅客を下船させて回航中の第 3 芭蕉丸が衝突し、旅客 17 人が負傷した。 |
| 3<br>門司 | **旅客船ビートル三世 (162 トン) 旅客負傷** 旅客負傷<br>〔発生：平成 18 年 3 月 5 日　長崎県対馬沖〕<br>韓国プサン港から博多港へ向け翼走航行中、大型鯨類に接触した船首水中翼が落下して、船首船底が海面にあたり、シートベルトをしていなかった旅客が座席等から投げ出されて 6 人が負傷した。 |
| 4<br>門司 | **遊漁船ナスカ (7.9 トン) 乗揚** 旅客負傷<br>〔発生:平成 18 年 3 月 18 日　長崎県壱岐沖〕<br>壱岐島北西方沖合で遊漁後、博多港に向け帰港中、船長が居眠りに陥り岩礁に乗り揚げ、乗組員 1 人、釣客 6 人が負傷した。 |
| 5<br>函館 | **貨物船オーシャン ジェム (ベリーズ籍、1,492 トン) 乗揚** 外国船関連<br>〔発生:平成 18 年 3 月 29 日　苫小牧港〕<br>苫小牧港入港準備のため錨泊しようとして航行中、強風と波浪により圧流され、人工リーフに乗り揚げ、船底に破口を生じた。当時の天候は雨、南東の風、風力 9 で、波高が約 4 メートルであった。 |
| 6<br>門司 | **旅客船トッピー4 (281.04 トン) 旅客等負傷** 旅客負傷<br>〔発生:平成 18 年 4 月 9 日　鹿児島県佐多岬沖〕<br>種子島西之表港を発し、指宿港を経由し鹿児島港に向け佐多岬西方沖を翼走航行中、海中の障害物と船尾水中翼が接触し、飛ばされるなどして、乗組員 6 人、旅客 99 人が負傷した。 |
| 7<br>仙台 | **漁船第八勝丸 (9.7 トン) 貨物船サンタ モニカ (英国籍、43,213 トン) 衝突** 外国船関連<br>〔発生:平成 18 年 4 月 10 日　宮城県牡鹿半島沖〕<br>宮城県大須漁港を発し漁場に向かう第八勝丸と、仙台塩釜港仙台区を発し米国オークランド港に向かうサ号が衝突し、第八勝丸が転覆、乗組員 1 人が行方不明となった。 |
| 8<br>横浜 | **貨物船津軽丸 (498 トン) 貨物船イースタン チャレンジャー (フィリピン籍、6,182 トン) 衝突**〔発生:平成 18 年 4 月 13 日　東京湾口〕 外国船関連<br>千葉港から苫小牧港に向け航行中の津軽丸と、大阪港から京浜港に向け航行中のイ号が衝突し、イ号が沈没し、船舶は全損となった。 |
| 9<br>仙台 | **漁船第 5 立花丸 (14.98 トン) 転覆**〔発生:平成 18 年 4 月 21 日　青森県三沢沖〕<br>回収した漁具を船尾甲板のみに積載したことから船尾トリムが増大し、船尾甲板の排水口から大量の海水が浸入して復原力を喪失して転覆、間もなく沈没し、乗組員 2 人が行方不明となり、のち死亡認定された。 |
| １０<br>神戸 | **モーターボートサイドキック (6.17 メートル) 橋脚衝突**〔発生:平成 18 年 5 月 3 日　東播磨港〕<br>東播磨港の水路において、ウェイクボードを引いて遊走中、ウェイクボーダーの状況に気をとられ、二見大橋北側橋脚に衝突し、乗組員 1 人、同乗者 2 人が負傷した。 |
| １１<br>横浜 | **ケミカルタンカー秀宝丸 (263 トン) 乗組員死傷**〔発生:平成 18 年 5 月 22 日　東京湾羽田沖〕<br>千葉港から京浜港へ向け回航中、乗組員が高濃度のベンゼン蒸気が残る貨物油タンクに入り、急性ベンゼン中毒に陥って乗組員 3 人が死亡、1 人が負傷した。 |
| １２<br>横浜 | **漁船第十大師丸 (327 トン) 沈没**〔発生:平成 18 年 5 月 25 日　伊豆諸島御蔵島沖〕<br>八丈島南南西の漁場から漁獲物約 50 トンを積載し、水揚げのため千葉県銚子港に向け航行中、船首より大波を数回受け左舷側に傾斜した後沈没し、船舶は全損、乗組員 4 人が負傷した。 |
| １３<br>長崎 | **貨物船グランド ラッキー (カンボジア籍、1,144 トン) 乗揚** 外国船関連<br>〔発生:平成 18 年 6 月 8 日　長崎県富江湾〕<br>鹿児島県志布志港から韓国ピョンテク港へ向かう途中、長崎県福江島の富江湾で荒天避泊するために同湾湾口南側海域を北上中、浅瀬に乗り揚げ、船舶は全損、乗組員 1 人が負傷した。 |
| １４<br>広島 | **貨物船ユーショー オーシャン (パナマ籍、2,524 トン) 貨物船クサン (韓国籍、1,972 トン) 衝突**〔発生:平成 18 年 7 月 15 日　伊予灘〕 外国船関連<br>水島港から香港に向け航行中のユ号と、韓国プサン港から大阪港堺泉北区に向け航行中のク号が濃霧の中衝突し、ク号が沈没し、船舶は全損、燃料油が流出した。 |

| No.・管轄 | 事件名・概要 |
|---|---|
| １５<br>函館 | **遊漁船第八善良丸釣客負傷** 旅客負傷<br>〔発生:平成 18 年 8 月 6 日　北海道宗谷沖〕<br>北海道浜鬼志別港を出港し沖合で釣りをしていたが、海上模様悪化のため帰港することとしたが、船首部に受けた波浪の衝撃により船首部甲板上の釣客 2 人が負傷した。 |
| １６<br>横浜 | **引船海神（9.5 メートル）被引クレーン付台船Ｃ／Ｂ６０１（36 メートル）送電線損傷**<br>〔発生:平成 18 年 8 月 14 日　千葉県旧江戸川〕<br>京浜港東京区の貯木場から旧江戸川堀江船溜の浚渫現場に向け航行中、台船のブームが送電線に接触し、首都圏に大規模な停電を引き起こした。 |
| １７<br>函館 | **貨物船パシフィック　ナンバー３（カンボジア籍、220 トン）乗揚** 外国船関連<br>〔発生:平成 18 年 8 月 31 日　北海道礼文島沖〕<br>ロシアサハリン北東方の洋上で、タラバガニ 24 トン等を積載し、韓国トンヘ港に向け航行中、浅瀬に乗り揚げ、船舶は全損となり、油が流出し、漁業被害が発生した。 |
| １８<br>神戸 | **貨物船レッド　ナクレ（シンガポール籍、38,364 トン）貨物船スカイ　デューク（韓国籍、3,992 トン）衝突** 外国船関連〔発生:平成 18 年 9 月 8 日　神戸港〕<br>東播磨港を発し、神戸港へ向かうため、水先人がきょう導して神戸中央航路を北上中のレ号と、神戸港から大阪港へ向かうため神戸中央航路に向けて進行中のス号が衝突し、レ号は左舷外板部に破口を生じバラストタンクに浸水、ス号は船首部を圧壊した。 |
| １９<br>仙台 | **漁船第七千代丸（198 トン）遭難**〔発生:平成 18 年 10 月 6 日　宮城県女川港沖〕<br>岩手県宮古港東方の漁場から女川港へ向け航行中、女川港沖合で荒天により、航行不能になって行方不明になり、横倒しになった状態で発見され、乗組員 9 人が死亡、7 人が行方不明となった。当時の天候は雨、北東の風、風力 11、波高 5 ないし 7 メートルであった。 |
| ２０<br>横浜 | **貨物船ジャイアント　ステップ（パナマ籍、98,587 トン）乗揚** 外国船関連<br>〔発生:平成 18 年 10 月 6 日　鹿島港沖〕<br>着岸のため鹿島港沖で待機中、低気圧による風が強まり沖合へ移動していたところ、強風に圧流されて乗り揚げ、船舶は全損、乗組員 8 人が死亡、2 人が行方不明、2 人が負傷となった。当時の天候は雨、北北東の風、風力 12 であった。 |
| ２１<br>横浜 | **遊漁船第３明好丸(16 トン)転覆** 旅客死亡等<br>〔発生:平成 18 年 10 月 8 日　静岡県下田沖〕<br>下田港を出港し神津島沖合の釣り場に向かう途中、高波を受けて転覆し、釣客 2 人が死亡、5 人が行方不明となった。当時の天候は晴、西の風、風力 6、波高は 3 ないし 4 メートルであった。 |
| ２２<br>広島 | **瀬渡船美丸（4.8 トン）防波堤衝突** 旅客負傷<br>〔発生:平成 18 年 10 月 14 日　島根県浜田港〕<br>浜田港を発し、浜田市津摩町沖合の釣り場に向けて同港を出航中、防波堤に衝突し、釣客 4 人が負傷した。 |
| ２３<br>仙台 | **漁船第三十一源榮丸（160 トン）漁船第三十丸定丸（143 トン）衝突**<br>〔発生:平成 18 年 10 月 17 日　青森県八戸沖〕<br>操業中の源榮丸と漁場移動中の丸定丸が衝突し、源榮丸が沈没、乗組員 1 人が死亡し、1 人が負傷した。 |
| ２４<br>横浜 | **貨物船オーシャン　ビクトリー（中国籍、88,853 トン）防波堤衝突** 外国船関連<br>〔発生:平成 18 年 10 月 24 日　鹿島港〕<br>鹿島港にて荷役中、低気圧の接近に伴い天候が悪化したため離岸し、鹿島港外へと退避の途中、強い風波に圧流されて鹿島港南防波堤に衝突した。その後の荒天により船体が二つに折損した。当時の天候は雨、北の風、風力 10 であった。 |
| ２５<br>横浜 | **貨物船エリダ　エース（パナマ籍、85,350 トン）遭難** 外国船関連<br>〔発生:平成 18 年 10 月 24 日　鹿島港〕<br>鹿島港に着岸中、低気圧の接近に伴う強風のため荷役が行えず、鹿島港外へ退避のため港内の水路に沿って北上中、防波堤を越えた波浪を右舷船首に受け、舵効が得られず操船が困難な状況に陥り、乗り揚げた。当時の天候は雨、北の風、風力 10 であった。 |
| ２６<br>横浜 | **旅客船へすていあ（13,539 トン）旅客等負傷** 旅客負傷<br>〔発生:平成 18 年 10 月 24 日　茨城県大洗港沖〕<br>苫小牧港から大洗港へ向け航行中、荒天のため鹿島灘沖に避難した際、横波を受けて船体が大きく傾き、乗組員 1 人、旅客 4 人が負傷し、数十台の車両が損傷した。 |
| ２７<br>門司 | **漁船第六十八大慶丸（296 トン）貨物船グオ　トン（カンボジア籍、1,498 トン）衝突** 外国船関連<br>〔発生:平成 18 年 11 月 17 日　関門海峡〕<br>中国煙台を発し関門港下関区へ向け航行中の大慶丸と徳島小松島港を発し、中国煙台へ向かうグ号が関門海峡を航行中、衝突し、グ号が沈没して、船舶は全損、乗組員 3 人が死亡した。 |

| No.・管轄 | 事件名・概要 |
|---|---|
| ２８<br>門司 | **潜水艦あさしお（排水量 2,900 トン）貨物船スプリング オースター（パナマ籍、4,160 トン）衝突**〔発生：平成 18 年 11 月 21 日　宮崎沖〕 **外国船関連**<br>宮崎沖において訓練中のあさしおが浮上の際に、名古屋港から中国寧波へ向け航行中のス号の船底と衝突した。 |
| ２９<br>広島 | **油送船昭星丸（153 トン）貨物船トラスト プサン（韓国籍、2,460 トン）衝突** **外国船関連**<br>〔発生：平成 18 年 11 月 28 日　香川県豊島沖〕<br>水島港から神戸港に向け航行中の昭星丸と、兵庫県相生港から福山港に向け航行中のト号が衝突し、昭星丸は左舷後部の破口から浸水し、積荷の重油が大量に流出した。 |
| ３０<br>函館 | **貨物船アウトセイリング５（パナマ籍、1,972 トン）乗揚** **外国船関連**<br>〔発生：平成 18 年 12 月 6 日　北海道松前沖〕<br>八戸港から北海道石狩湾港に向け航行中、機関が危急停止して風波の影響により岩礁に乗り揚げ、機関室に浸水し、燃料油が流出した。 |
| ３１<br>神戸 | **油送船最上川(160,229 トン)**<br>**潜水艦ニューポート ニューズ（米国海軍、トン数不詳）衝突** **外国船関連**<br>〔発生：平成 19 年 1 月 9 日　ホルムズ海峡〕<br>サウジアラビアラスタヌス港からシンガポール港に向け航行中の最上川は、ニ号と衝突し、最上川の後部船底バラストタンク付近が損傷し、浸水した。 |
| ３２<br>長崎 | **交通船第十八千代丸（11 トン）漁船恭新丸（4.9 トン）衝突** **旅客負傷**<br>〔発生：平成 19 年 1 月 25 日　長崎県福江港沖〕<br>工事作業員を搬送のため福江港から奈留漁港へ航行中の千代丸が、漁を終えて福江港へ帰港中の恭新丸と衝突し、千代丸の乗組員 1 人、作業員 3 人、恭新丸の乗組員 3 人の計 7 人が負傷した。 |
| ３３<br>門司 | **貨物船フェリーたかちほ（3,891 トン）漁船幸吉丸（9.1 トン）衝突**<br>〔発生：平成 19 年 2 月 9 日　鹿児島県種子島沖〕<br>那覇港を発し京浜港東京区へ向け航行中のフェリーたかちほが、まぐろはえ縄漁操業中の幸吉丸と衝突し、フェリーたかちほは衝突に気づかず航行、幸吉丸は転覆した。 |
| ３４<br>横浜 | **貨物船ゼニス ライト（韓国籍、2,016 トン）沈没** **外国船関連**<br>〔発生：平成 19 年 2 月 14 日　三重県大王埼沖〕<br>スチール 3,000 トンを積載し、木更津港を発し、韓国ポハン港に向け航行中、志摩市大王埼沖において船内に浸水し、沈没して乗組員 3 人死亡、6 人行方不明となった。 |
| ３５<br>広島 | **旅客船第拾弐小浦丸（125 トン）旅客死亡** **旅客死亡**<br>〔発生：平成 19 年 2 月 15 日　尾道糸崎港〕<br>フェリー桟橋で車両搭載作業中、突然後進がかかり離桟し、乗船中の車両が海に転落し、車両に乗車していた旅客 2 人のうち、1 人が死亡した。 |
| ３６<br>仙台 | **漁船第五有漁丸（4.48 トン）転覆**<br>〔発生：平成 19 年 3 月 17 日　青森県三沢港沖〕<br>三沢港から出漁中、転覆状態で発見され、船体は全損、乗組員 1 人が死亡し、2 人が行方不明となった。 |
| ３７<br>神戸 | **貨物船第七栄福丸（313 トン）貨物船イン ヘ ＮＯ．１（カンボジア籍、1,208 トン）衝突** **外国船関連**<br>〔発生：平成 19 年 4 月 7 日　和歌山県江須埼沖〕<br>衣浦港から和歌山下津港へ向けて航行中の栄福丸と中国天津から名古屋港へ向けて航行中のイ号が衝突し、栄福丸は船首に破口を生じ、船舶は全損、乗組員 1 人が行方不明となった。 |
| ３８<br>仙台 | **貨物船ジェーン（セントビンセント及びグレナディーン諸島籍、4,643 トン）浸水** **外国船関連**<br>〔発生：平成 19 年 4 月 17 日　福島県鵜ノ尾埼沖〕<br>ロシアサハリンから相馬港へ航行中、機関室に破孔か亀裂が生じ、報告を受けた船長が最寄りの砂浜に任意座礁し、油が流出した。 |
| ３９<br>横浜 | **旅客船セブンアイランド愛（279.56 トン）旅客負傷** **旅客負傷**<br>〔発生：19 年 5 月 19 日　神奈川県城ヶ島沖〕<br>大島岡田港から横須賀港久里浜を経由して京浜港東京区へ向け航行中、波の影響で船首部フロントガラスが破損し、旅客 27 人が負傷した。当時の天候は晴、南西の風 10 ないし 15 メートル、波高 2.5 メートルであった。 |

# 海難原因を究明するため鑑定を実施しています

理事官は、海難を調査する方法の一つとして、鑑定人に鑑定をさせることができるよう定められており、より的確な原因究明を行うため、専門家による鑑定を積極的に活用しています。

○　**遊漁船第３明好丸転覆事件**

本件は、平成 18 年 10 月に海上暴風警報が発表された状況下、釣り客を乗せて航行中の第３明好丸（16 ﾄﾝ）が転覆したもので、釣り客のうち２人が死亡し、５人が行方不明となりました。

本件では、第３明好丸の行った改造の運動性能（特に追波中における波乗りの発生しやすさ）に対する影響を明らかにする必要があるとし、鑑定を行いました。

（平成 19 年３月 26 日審判開始申立て）





第３明好丸の船体検査

○　**貨物船エリダ エース遭難事件**

本件は、平成 18 年 10 月に鹿島港において、エ号（パナマ船籍、85,350 ﾄﾝ）が、港外に向かって航行中、低気圧に伴う強風により操船不能に陥って乗り揚げたもので、乗組員は全員救助されたものの、船体は左舷に約 10 度傾斜、船首及び左舷バラストタンクに浸水しました。

本件では、当時、エ号に働いた外力（風波による力等）を明らかにする必要があるとし、鑑定を行いました。（平成 19 年３月 28 日審判開始申立て）



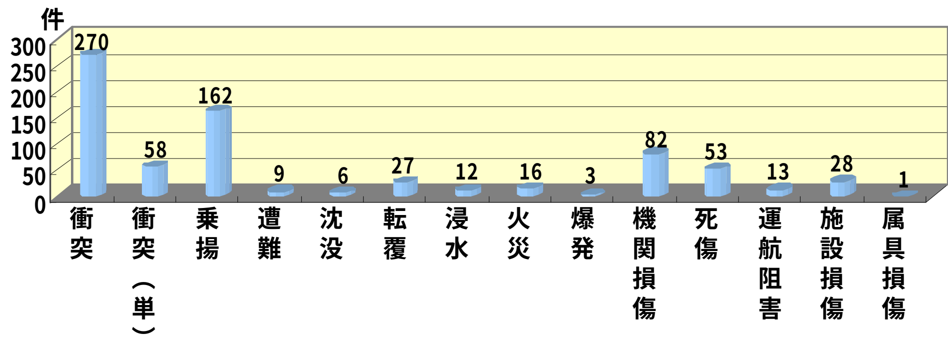

瀬取り中のエ号

# 第２節　裁決における海難原因

## １　海難の種類からみた原因

海難審判庁では、海難審判によって海難原因を究明し、裁決によって明らかにしています。平成18年には、740件の裁決が行われ、前年の732件に比べ、8件増加しています。

**海難種類別裁決件数**



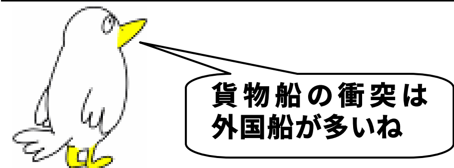

裁決の対象となった船舶は、1,061隻で、このうち、外国船が63隻(6%)で、特に、貨物船が衝突したものでは3隻に1隻の割合となっています。また、裁決で「原因なし」とされた船舶が92隻あり、これらを除いた969隻の原因総数は、1,264原因となっています。

**船種別・海難種類別裁決隻数**

（単位：隻）

| 海難種類／船種 | 衝突 | 衝突（単） | 乗揚 | 遭難 | 沈没 | 転覆 | 浸水 | 機関損傷 | 火災 | 爆発 | 施設等損傷 | 死傷等 | 運航阻害 | 属具損傷 | 計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 旅客船 | 15 | 7 | 13 | | | | 1 | 5 | 2 | | 2 | 9 | 2 | | 56 |
| 貨物船 | 128(44) | 15(2) | 51(7) | 1 | 3 | 1 | 1 | 13 | 4(1) | 1 | 14(2) | 6 | 3 | | 241(56) |
| 油送船 | 24(2) | 4 | 7 | | | | | 2(1) | | 1 | 1 | 1 | 1 | | 41(3) |
| 漁船 | 225 | 14 | 43(1) | 3 | 2 | 15 | 7 | 56 | 9 | | 4 | 17 | 2 | 1 | 398(1) |
| 引船 | 10(1) | 2 | 2 | 1 | 1 | | | | | | 3(1) | | | | 19(2) |
| 押船 | 17 | 2 | 4 | | | 1 | 1 | 1 | | | | | | | 26 |
| 交通船 | 3 | | 1 | | | | 1 | 1 | | | | | | | 6 |
| 作業船 | 3 | 1 | 3 | | | 1 | | | | | | 1 | | | 9 |
| プレジャーボート | 81 | 12 | 30 | 4 | 1 | 10 | 1 | 3 | 3 | 1 | 3 | 15 | 3 | | 167 |
| 遊漁船 | 25 | | 3 | | | 1 | | | | | | 4 | 1 | | 34 |
| 瀬渡船 | 1 | 1 | 2 | | | | | | | | | | | | 4 |
| はしけ（バージ） | 18(1) | 1 | 3 | | | | | | | | 2 | | | | 24(1) |
| 台船 | 7 | 2 | 1 | 1 | | | | | | | 1 | | | | 12 |
| 公用船 | 2 | | 1 | | | | | | | | 1 | | | | 4 |
| その他 | 9 | 2 | 3 | | | 1 | | 1 | | | | 3 | 1 | | 20 |
| 計 | 568(48) | 63(2) | 167(8) | 10 | 7 | 30 | 12 | 82(1) | 18(1) | 3 | 31(3) | 56 | 13 | 1 | 1,061 |

※括弧内は外国船隻数で内数です。




摘示された原因数をみると、「見張り不十分」が369原因(全体の29%)で最も多く、次いで「航法不遵守」が115原因(9%)、「居眠り」が88原因(7%)、「服務に関する指揮・監督の不適切」が70原因(6%)、「信号不履行」が68原因(5%)などとなっています。(資料編第1、2表参照)

**(注) 裁決では、1隻について複数の原因を挙げることがあります。**

(1)　衝突

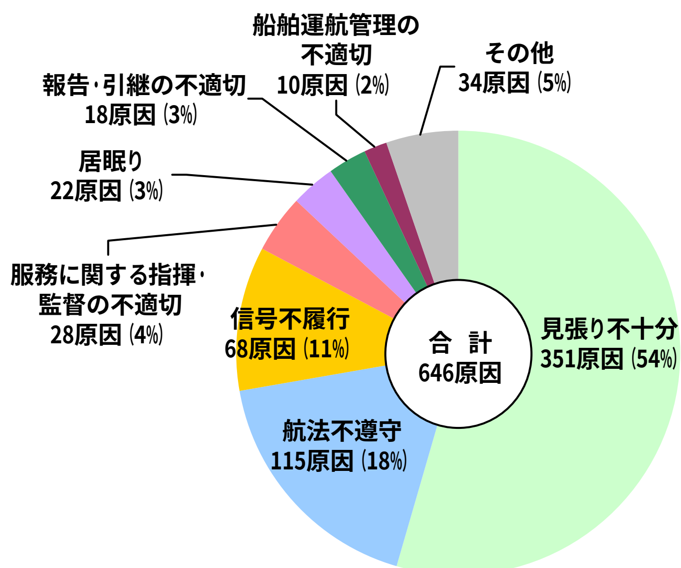
**衝突海難の８６%が「見張り不十分」によって発生**

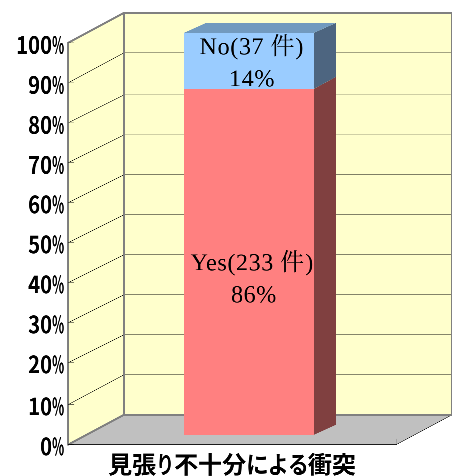
衝突は、270件568隻で、全裁決の36%を占めており、このうち、496隻で646原因が示されています。

646原因の内訳は、「見張り不十分」が351原因(54%)と半数を占め、次いで「航法不遵守」が115原因(18%)、「信号不履行」が68原因(11%)の順となっています。

衝突270件中、どちらか一方、もしくは両船とも「見張り不十分」が原因とされた海難は233件で、衝突海難の86%は「見張り不十分」が関連して発生しています。

次頁以降、衝突原因の上位を占める「見張り不十分」と「航法不遵守」について、また、「船舶運航管理の不適切」について、詳細な分析を行いました。



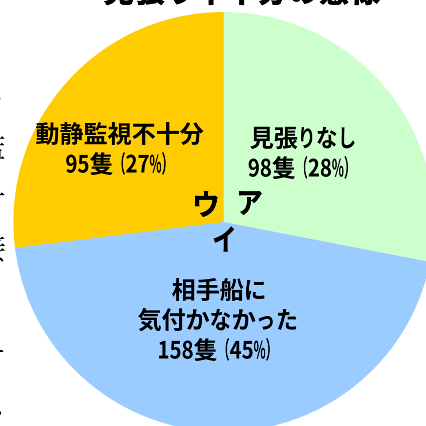




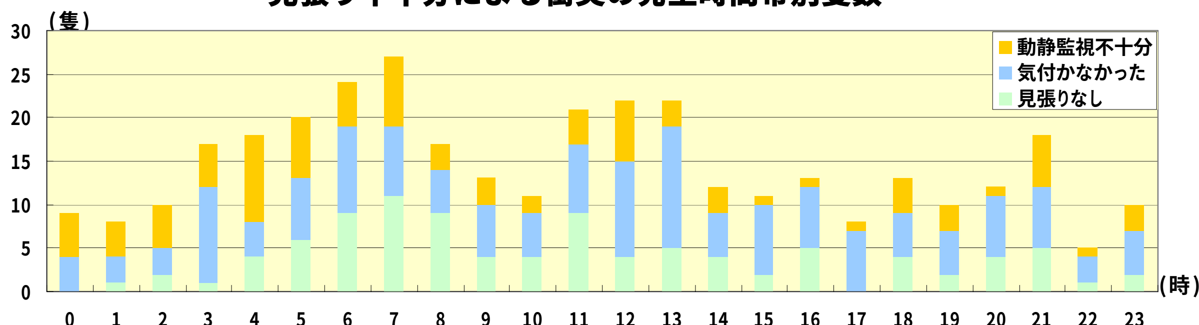

## ① 見張り不十分

**朝方の見張りなし、日中の見落とし、深夜の動静監視に要注意！**

「見張り不十分」であった351隻をその態様ごとに3種類に分類すると、**ア**「見張りを行わなかった」98隻(28%)、**イ**「見張り態勢には就いていたが、衝突直前まで相手船に気付かなかった」158隻(45%)、**ウ**「相手船を認めたものの、その後の動静監視を行っていなかった」95隻(27%)となっています。見張りが十分でなかったものの7割は、相手船の存在に気付くことなく接近し、衝突しています。




また、見張り不十分を発生時間帯別にみると、07時台がピークで27隻となっており、早朝から朝方にかけて、「見張りなし」、「動静監視不十分」の態様が増加しています。また、日中は全般的に減少しているものの、正午前後に第2のピークがあり、「相手船に気付かなかった」ものの割合が増加しています。



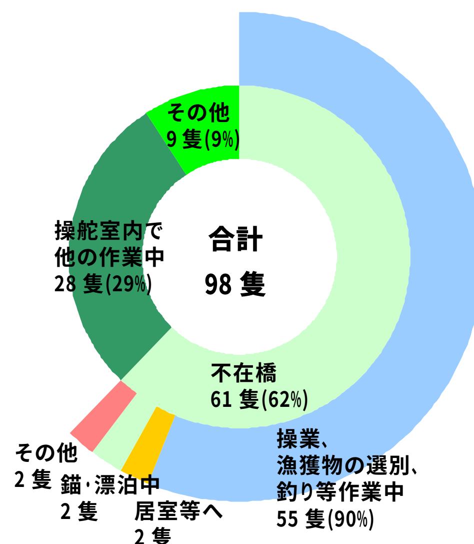

### ア「見張りを行わなかった」98隻

**操業・釣り等の作業に集中して見張りの意識が希薄に**

見張り行為自体を行っていなかった98隻を更に分類すると、「不在橋」61隻(62%)、「操舵室内で他の作業中」28隻(29%)などとなっています。

「不在橋」では「操業、漁獲物の選別、釣り等作業中」が55隻と9割を占め、その船種は漁船41隻、プレジャーボート14隻で、他船の避航に頼ったり、釣りや操業等の作業のみに集中してしまったりと、見張りへの意識が薄れていることがうかがえます。

また、操舵室内にいたものの、魚群探索中、海図台に向いて作業中など、しばらくは大丈夫と思い、見張りを中断して作業に集中しているものも多く見られます。



## イ「見張り態勢には就いていたが、衝突直前まで相手船に気付かなかった」158隻

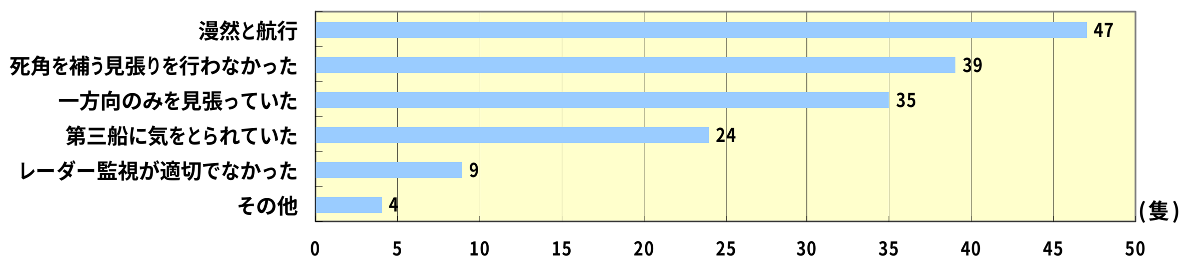
### 他船はいないとの思い込みが生じたとき、海難が発生！

見張り態勢には就いていたものの、相手船を見落とした要因は、「漫然と航行」47隻(30%)、「死角を補う見張りを行わなかった」39隻(25%)などとなっています。

「漫然と航行」及び「死角を補う見張りを行わなかった」ものの多くは、海域、時間帯、気象・海象等様々な状況や過去の経験から周囲に他船はいないものと思い込み、見張りが不十分となったケースでした。その中で「死角」によるもののうち、33隻が20トン未満で、小型船の特徴である航走中の船首浮上が要因となっています。

また、船首目標の物標や、第三船を注視していたため見張りが全方位にわたっていなかったものも多く見受けられます。当直者の注意力の選択性･方向性は､「進行方向」､「近いもの」､「大きいもの」をより優先している傾向が見られます。

**相手船に気付かなかった詳細**



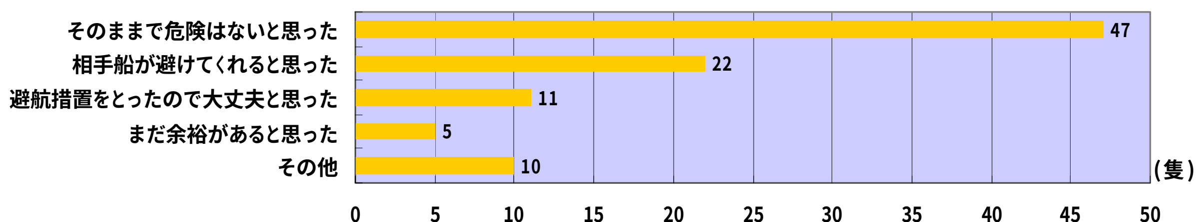

## ウ「相手船を認めたものの、その後の動静監視を行っていなかった」95隻

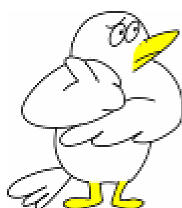
### 距離のある段階での安易な判断が、衝突のおそれを気付かせない

動静監視不十分とは、相手船を認めたものの、接近するまで衝突のおそれに気付かなかったもので、その動機は「そのままで相手船と接近する危険はないものと思った」が47隻と半数を占めています。距離のある段階で初認した際の安易な判断から、その後、相手船の位置、針路、速力などの動静監視を行わず、衝突のおそれに気付かないまま接近し、至近に迫ってようやく危険を感じ、衝突に至っています。

また、「相手船が避けてくれると思った」ものも22隻あり、この多くは錨・漂泊中、停留中の自船を他船が避けていくものと思い危険を感じていなかったケースです。

**動静監視不十分詳細**



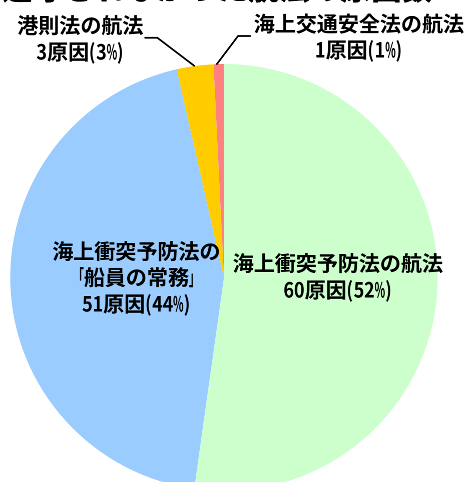
一度、危険はないと思ってしまうと、
中々考えを覆せないみたいだね。

## ② 航法不遵守

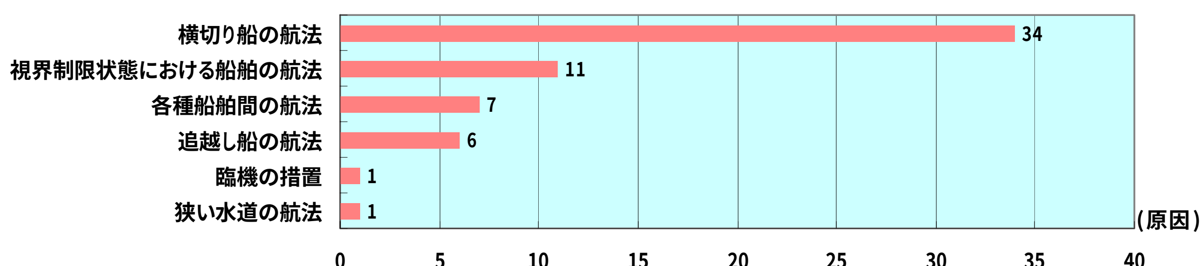
**保持船も衝突を避けるための協力動作を！**

相手船を認知し、衝突のおそれがあると判断していたものの、衝突を避けるための適切な措置をとらなかったため衝突に至った115原因の内訳は、海上衝突予防法の航法不遵守が60原因(52%)で最も多く、同法の「船員の常務」も51原因(44%)となっています。

また、港則法の航法不遵守が3原因、海上交通安全法の航法不遵守が1原因となっています。




海上衝突予防法の航法不遵守60原因を、それぞれの航法別にみると、横切り船の航法が34原因(57%)と最も多く、以下、視界制限状態における船舶の航法が11原因(18%)、各種船舶間の航法が7原因(12%)、追越し船の航法が6原因(10%)、臨機の措置及び狭い水道の航法が各1原因となっています。




また、避航船、保持船の別が明確な「横切り」、「各種船舶間」、「追越し船」の各定型航法に限ってみると、避航船では、過去の経験をもとに「小型の相手船が避けるだろう」や「相手は港口に向けて転針するだろう」といった誤った判断を行い、適切な避航措置をとらないまま接近するケースが多くなっています。一方、保持船は、「避航船である相手船が避けるだろう」との思いから、衝突を避けるための協力動作をとる時機を失しています。

なお、視界制限状態における船舶の航法不遵守では、相手船の動静を予測して「転舵のみで避航できる」、「そのままで危険はない」と思ったものの、実際の動きが予測と異なったケースが多くみられます。

**その他の航法不遵守**

**※「船員の常務」**

海上衝突予防法では、定型航法によってルール化できないものは、船員の常務としてそのときの状況に応じた適切な措置をとることを求めています。「船員の常務」による衝突形態としては、錨泊・漂泊船との衝突が最も多く、ほか近距離での転針、増減速により衝突のおそれが生じた際など、船員の常務が適用されています。

**※「港則法」の航法**

入航船が防波堤の外で出航船の進路を避けなかったもの、雑種船が雑種船以外の船舶の進路を避けなかったもの、関門港の特定航法により追越しを中止しなかったものです。

**※「海上交通安全法」の航法**

航路を横断しようとした船舶が、航路航行船を避けなかったものです。

### ③ 船舶運航管理の不適切

**海陸のコミュニケーションを図り、全社一丸となった安全管理を！**

衝突海難の裁決では、6隻に対して「船舶運航管理の不適切」が10原因摘示されています。

また、その船種は、貨物船4隻、旅客船1隻、油送船1隻となっており、特に視界制限状態での衝突で4隻について指摘されています。

原因として摘示された内容は以下のとおりです。

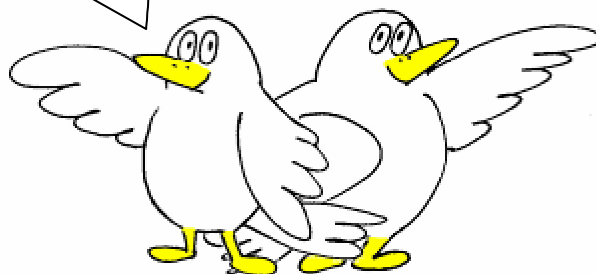
| | |
|---|---|
| **視界制限状態における安全運航についての指導が不十分** | **3** |
| **気象・海象の現状を把握せず、運航中止の助言を行わなかった** | **2** |
| **有資格者を乗り組ませないまま、無資格者に船長代行を依頼して発航を指示** | **1** |
| **無線設備及びその運用を改善するための対策が不十分** | **1** |
| **運航管理規程に連絡が必要と定められた情報を連絡しなかった** | **1** |
| **乗組員に対し、運航管理規程及び運航基準の内容を周知徹底していなかった** | **1** |
| **安全運航管理体制を確立していなかった** | **1** |

※　上記の6隻は、平成18年9月以前に発生したものです。

従来より、海上運送法及び内航海運業法により、運航を中止すべき気象及び海象の条件や運航管理のため必要な情報の収集及び伝達などを運航管理規程に定め、実務経験を有する運航管理者のもと、運航管理体制が構築されてきたところですが、平成18年10月同二法の一部改正により、会社の取締役等経営トップが安全統括管理者となり、全社一丸となった新たな安全管理体制が構築され、従来にも増して船舶の安全運航が充実強化されました。

海陸のコミュニケーションを図り、安全管理規程に定める内容を周知徹底し、海上輸送の安全確保に努めましょう。

海陸の強力タッグで安全確保！



### (2)　乗揚

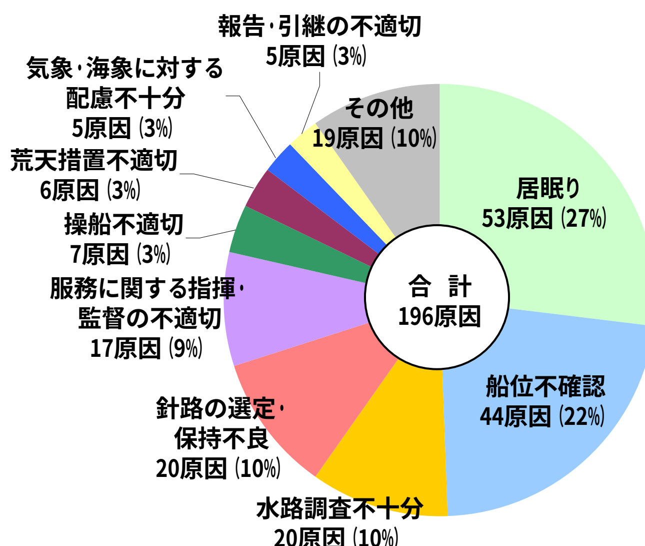
**居眠り防止の安全管理が乗揚阻止の第一歩**

乗揚は、162件で、全裁決の22%を占めており、その中で196原因が示されています。

このうち、「居眠り」が53原因(27%)と最も多く、次いで「船位不確認」が44原因(22%)となっており、この2種類で約半数を占めています。

「居眠り」により乗り揚げた53隻の船種は、漁船24隻、貨物船22隻で、この2船種で9割を占めています。また、「船位不確認」では、貨物船14隻、漁船11隻、プレジャーボート10隻などで、浅海域の存在を知っていたものの、レーダーやＧＰＳを活用せず、現在位置を見失って乗り揚げています。

**乗揚の原因**







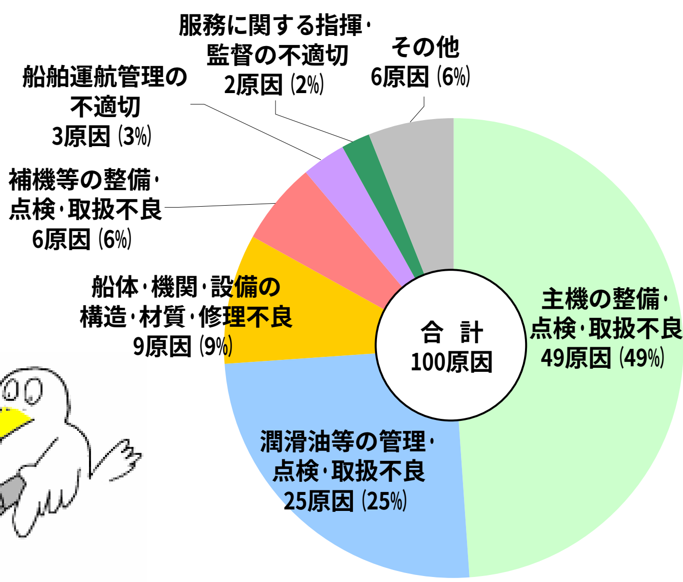

### (3)　機関損傷

**整備・点検により兆候を素早く確実に察知！**

機関損傷は、82件で、全裁決の11%となっています。その中で、100原因が示されており、「主機の整備・点検・取扱不良」が半数を占めています。

機関損傷に至った船種は、82隻中56隻と7割が漁船で、ほか貨物船13隻などとなっています。トン数別では19隻が20トン未満（うち5トン未満7隻）の小型船で、機関長が乗り組んでいた小型船は4隻のみでした。

**機関損傷の原因**



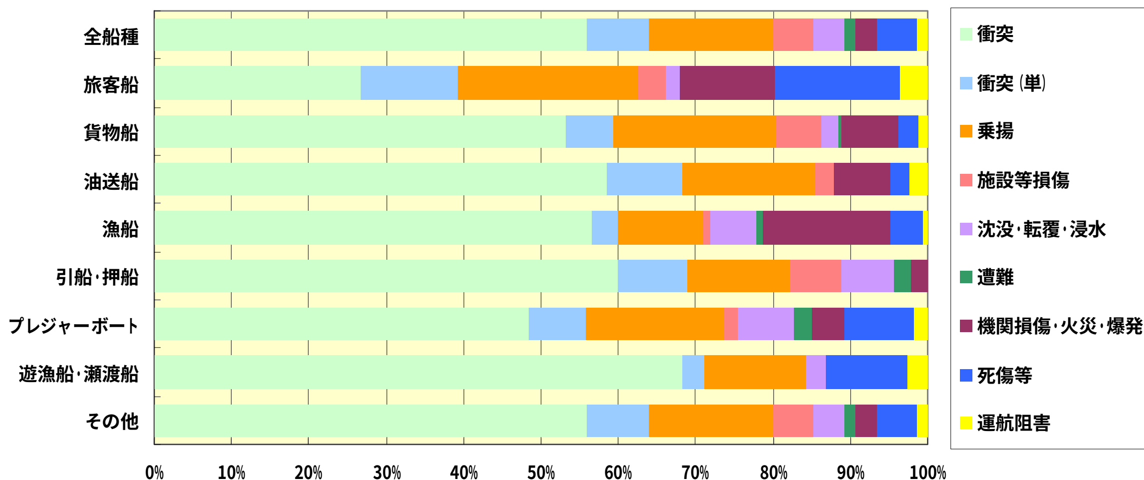

点検、点検！
Check、Check！

## ２　船種からみた原因と海難事例

裁決対象船舶1,061隻を船種別にみると、漁船が398隻(38%)で最も多く、次いで貨物船が241隻（23%)、プレジャーボートが167隻(16%)、旅客船が56隻(5%)などとなっています。

船種別に海難種類をみると、すべての船種において「衝突」と「乗揚」の割合が高くなっており、旅客船及びプレジャーボートを除く各船種では、「衝突」が過半数を占めています。また、旅客船、遊漁船、プレジャーボートでは「死傷等」が、漁船では「機関損傷」が他の船種に比べ高い割合を占めています。(資料編第21表参照)

**船種別海難種類の割合**

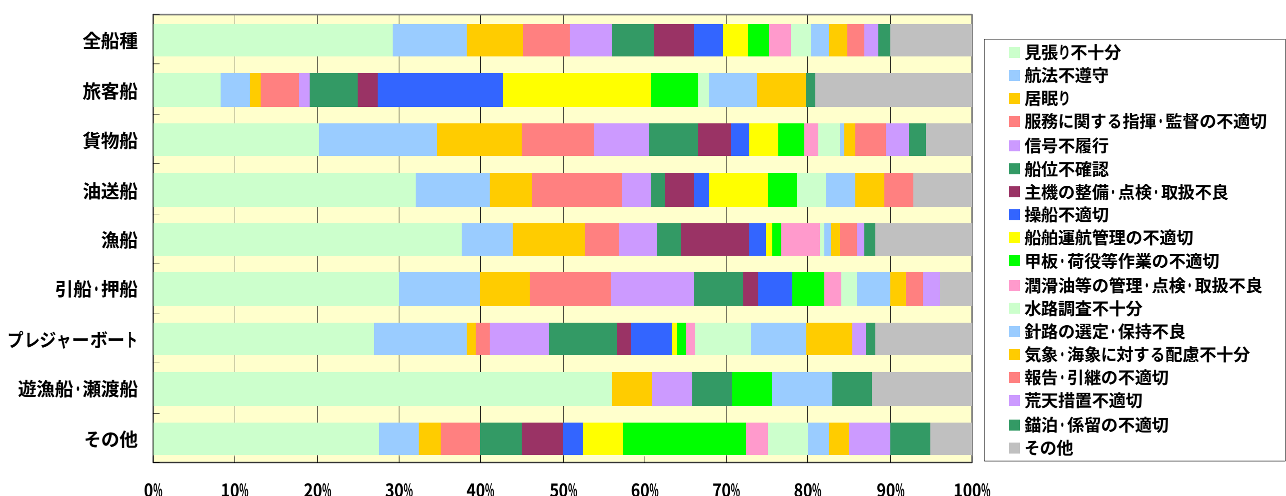



裁決で「原因あり」とされた969隻の原因数は、1,264原因で、「見張り不十分」が369原因(29%)と最も多く、次いで「航法不遵守」が115原因(9%)、「居眠り」が88原因(7%)などとなっています。

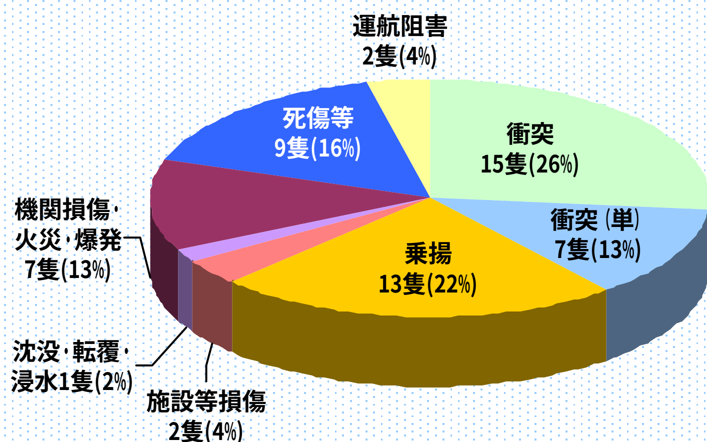
船種別にみると、旅客船以外の各船種では「見張り不十分」の割合が最も高くなっていますが、旅客船の割合が8%と最も低く、全船種での割合が29%であるのに対し、遊漁船・瀬渡船では56%と突出しています。

また、旅客船の「船舶運航管理の不適切」、「操船不適切」、貨物船の「航法不遵守」と「居眠り」、漁船の「居眠り」、「主機の整備・点検・取扱不良」、プレジャーボートの「船位不確認」、「気象・海象に対する配慮不十分」などが高い割合となっています。(資料編第2表参照)

**船種別原因の割合**



# 旅　客　船



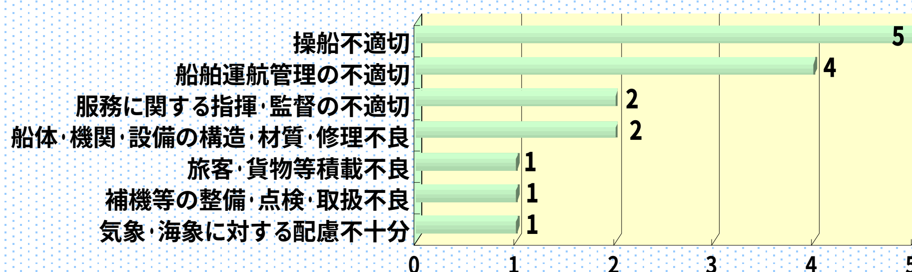

旅客船は、54件56隻で、前年の27件28隻に比べ、倍増しています。特に死傷等が9隻あり、全旅客船海難での死傷者計は104人にのぼり、96人の旅客が負傷しています。

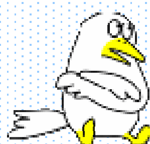
海難種類では、衝突が15隻(26%)と最も多くなっていますが、旅客に負傷者が生じたものは衝突（単）で7隻中6隻、死傷等で9隻中5隻などとなっています。

## (1) 衝突（単）

旅客に負傷者が多く生じている単独衝突の対象物は、桟橋4、岸壁2、防波堤1となっており、よく知る港内を入航操船中、機関の不調や気象状況などいつもと違う環境が要因となり、「操船不適切」により衝突するものが多くなっています。

また、7隻中6隻が100トン以上1,000トン未満で比較的短距離を定期運航するカーフェリーの海難が多くなっています。



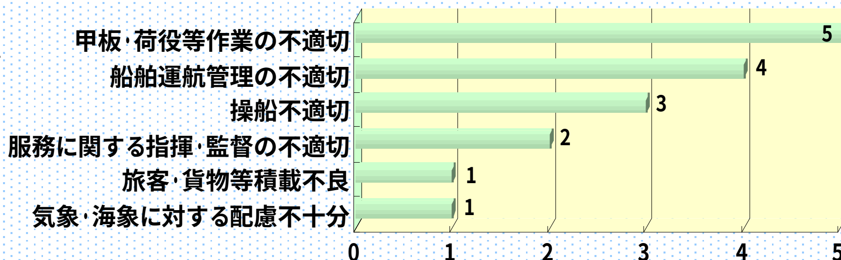




## (2) 死傷等

死傷等の9隻では、旅客が負傷したもの5隻、船員等が死傷したもの4隻となっています。

旅客が負傷した5隻では、3隻が20トン未満の小型船の「操船不適切」によるもので、他の2隻は高速船の鯨類等接触によるものでした。

なお、船員等が1人死亡しているのは、車両の陸揚げ作業中、トラクタがサイドブレーキをかけ忘れたことにより逸走し、陸上作業員が挟まれたことによるものです。

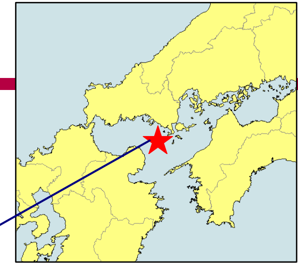



## (3) 衝突

15隻のうち1隻は、係留中に衝突されたもので、「原因なし」となっています。

「見張り不十分」は、7隻と半数を占め、船首目標等一方向のみを見ていたものが3隻、定期便の発航時刻ではなかったので、他船はいないものと思ったものが2隻などとなっています。

# 旅客船F丸 × 漁船S丸　衝突



**夜 間**

**伊予灘**

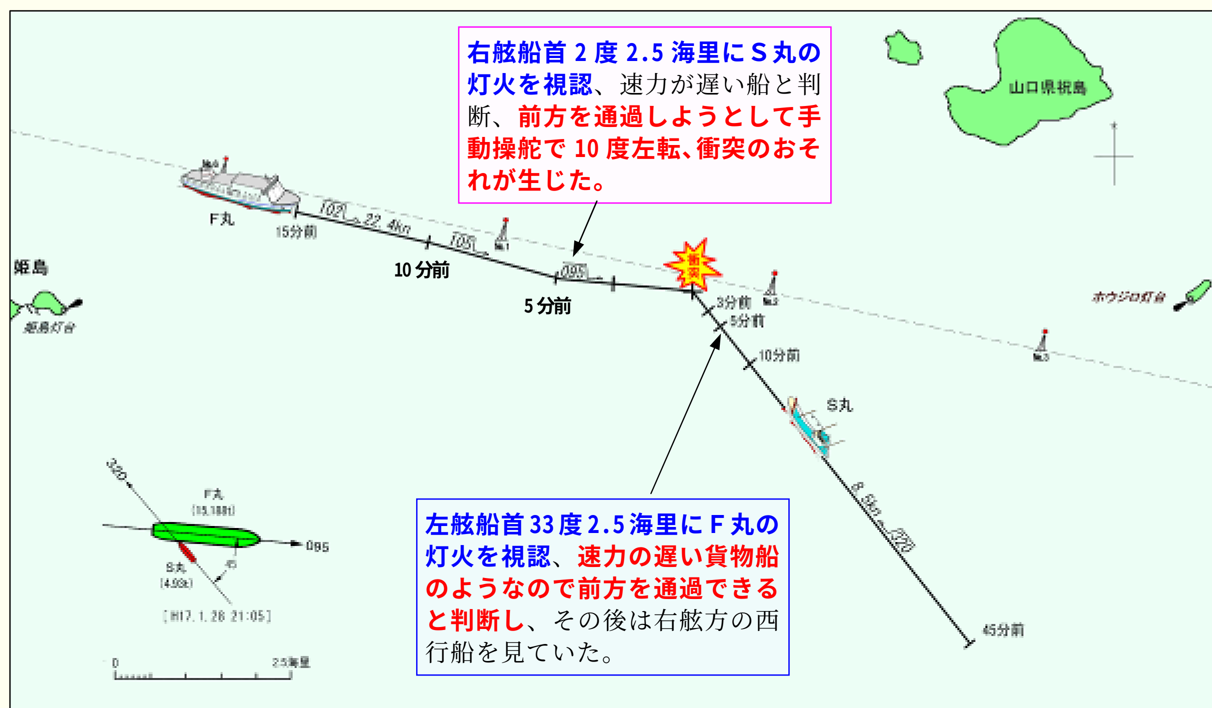
**旅客船と漁船が、いずれも相手船の前方を通過できると判断して衝突した事例**

**Ｆ丸 ： 旅客船兼自動車渡船　15,188 ﾄﾝ　乗組員 25 人　旅客 152 人 車両 206 台**
**関門港新門司区 → 神戸港**
**二等航海士 ： 31 歳　三級海技士(航海)免許　海上経験 11 年**
**Ｓ丸 ： 漁船　4.93 ﾄﾝ　乗組員 1 人　漁場（伊予灘）→ 山口県向島（郷ケ崎）漁港**
**船長 ： 54 歳　小型船舶操縦士免許　海上経験 39 年**
**発生日時場所 ： 平成 17 年 1 月 28 日 21 時 05 分　伊予灘**
**気象海象　　　： 晴　無風　上げ潮末期**

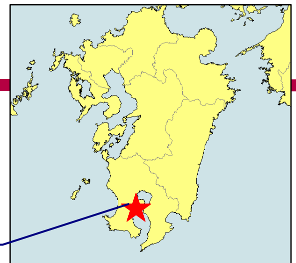
## 事実の概要

Ｆ丸は、二等航海士が甲板手を補佐に就けて船橋当直に当たり、22.4 ノットの速力で自動操舵により進行した。衝突の 10 分前に 6 海里レンジとしたアルパ付きレーダーで、右舷船首 9 度 4.9 海里にＳ丸の映像を探知し、同船が北上船であることを知って針路を少しだけ右にとって続航した。5 分前、右舷船首 2 度 2.5 海里に**Ｓ丸の白・紅 2 灯を視認し、速力が遅いようなので、左転すれば同船の前方を通過できると判断し、針路を 10 度左に転じたが、その後、動静監視を十分に行わず、**Ｓ丸が前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近することに気付かずに進行して衝突した。

Ｓ丸は、漁獲物の水揚げのため帰航中で、レーダーを休止したまま、自動操舵で進行した。衝突の 5 分前に左舷船首 33 度 2.5 海里にＦ丸の白・白・緑 3 灯を初認し、**灯火の見え具合から速力の遅い貨物船のようなので、その前方を通過できると判断し、その後、右舷方から西行してくる他船に気をとられて続航し、**Ｆ丸が前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近することに気付かずに進行して衝突した。



# 旅客船H号 乗揚



**昼 間**

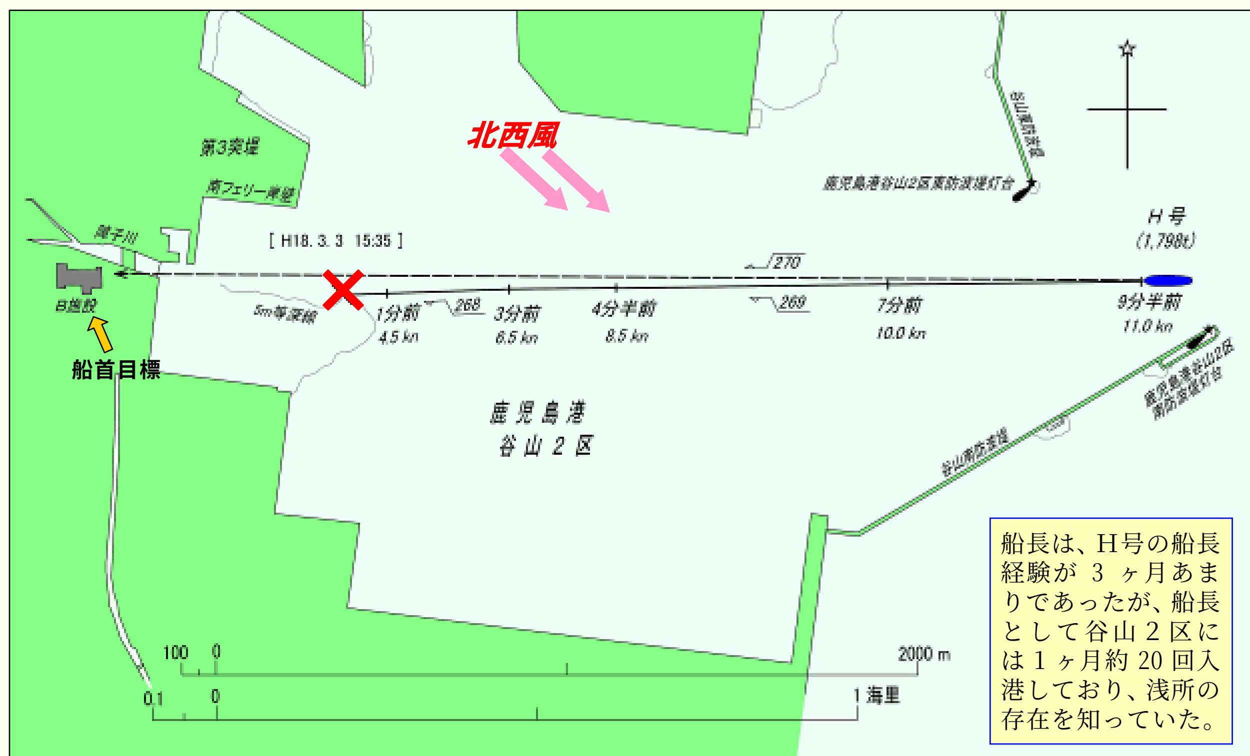
**鹿児島港谷山２区**

**旅客船が、船首目標に向けて入港中、風に落とされて浅所に乗り揚げた事例**

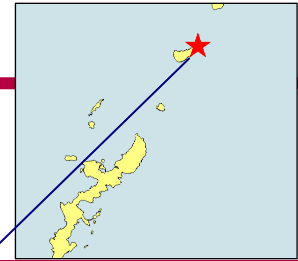
**H号 ： 貨客船兼自動車渡船　1,798ﾄﾝ　乗組員 9 人　旅客 12 人　車両 6 台　コンテナ 100ﾄﾝ**
**鹿児島県種子島西之表港 → 鹿児島港**
**船長 ： 53 歳　四級海技士(航海)免許　海上経験 36 年　H号船長経験 3 ヶ月**
**発生日時場所 ： 平成 18 年 3 月 3 日 15 時 35 分　鹿児島港谷山２区**
**気象海象 ： 晴　北西風　風力 5　低潮時 5 分前　視界良好**

## 事実の概要

H号は、船長ほか 8 人が乗り組み、旅客 12 人を乗せ、車両 6 台及びコンテナ 100 トンを積載し、鹿児島県種子島西之表港を発し、鹿児島港谷山 2 区に向かった。乗揚の 9 分半前、防波堤入口に至り、機関を港内全速力とし、手動操舵で針路を船首目標の B 施設に向く 270 度に定め、その後、折からの風速毎秒 10mの北西風により左方に 1 度圧流されながら進行した。7 分前、船長は、操舵スタンドにつけていた甲板員を着岸作業のため降橋させ、船橋中央窓際に立って遠隔操縦装置で自ら手動操舵に当たり、目測で船首目標に向くよう操船しながら続航した。3 分前、さらに圧流され予定針路線の南に偏位する状況となったが、同様の風を受けて無難に入港した経験があったことから、**船首目標に向けて航行していれば南側の浅所をかわすことができると思い、レピータコンパスで同目標の方位を測って針路を確認しなかった**ので、浅所に接近していることに気付かないまま乗り揚げた。



# 旅客船Q号 乗揚



**昼 間**

**鹿児島県沖永良部島和泊港**

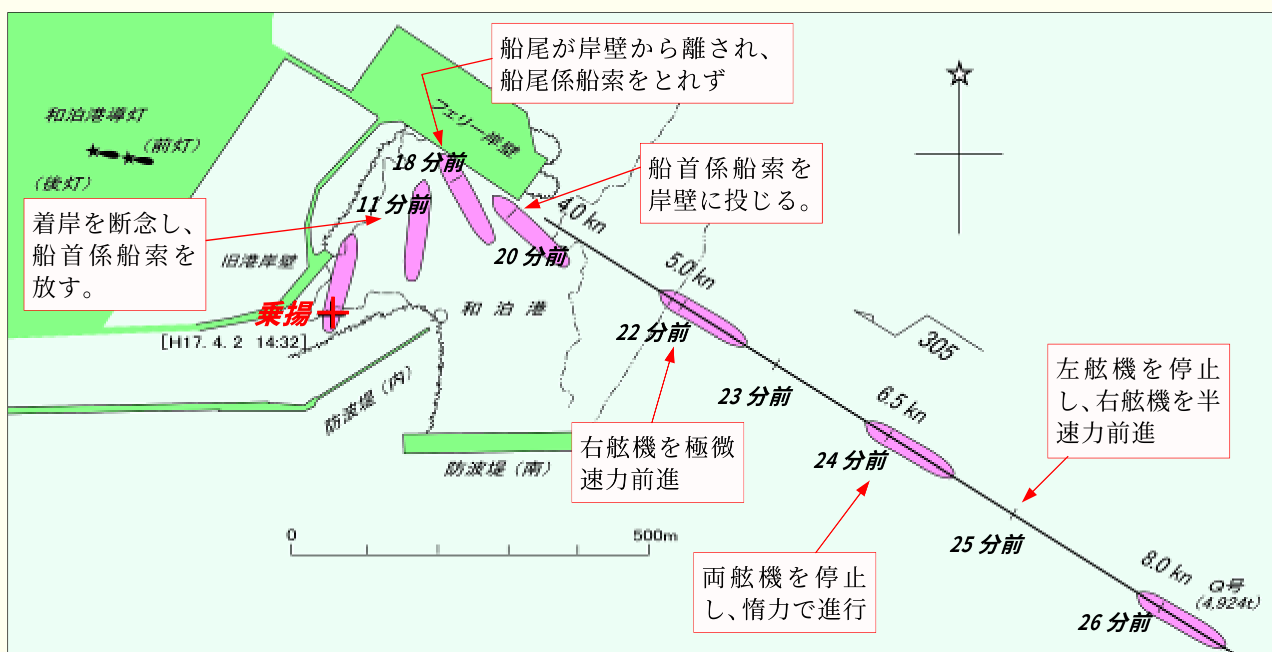
**旅客船が、港内で強風とうねりを受けて操船不能となり浅所に乗り揚げた事例**

**Q号 ： 旅客船兼自動車渡船　4,924トン　乗組員 29 人　旅客 95 人 車両 26 台　那覇港 → 鹿児島港**
**船長 ： 58 歳　一級海技士(航海)免許　Q号船長経験 11 年**
**発生日時場所 ： 平成 17 年 4 月 2 日 14 時 32 分　鹿児島県沖永良部島和泊港**
**気象海象 ： 雨　北東風　風力 7　下げ潮中央期　波高 1.5m　東南東寄りのうねり**

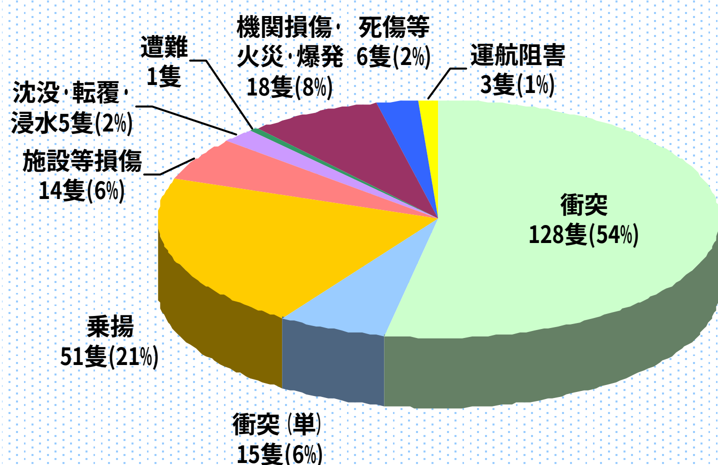
## 事実の概要

Q号は、船長ほか 28 人が乗り組み、旅客 95 人及び車両 26 台を乗せ、那覇港を出港し沖縄県本部港、鹿児島県与論港及び同県沖永良部島和泊港を経由する予定で鹿児島港に向かった。13 時 30 分和泊港に向かう途中で昇橋した船長は、前直者と交代したとき、奄美地方南部に強風、波浪注意報が発表中で、本船上では北東の風、風速毎秒 16mであること、約 1 時間前に自船とほぼ同型船が和泊港を入出港したこと等の報告と、その後、代理店との定時連絡により、フェリー岸壁上では北東の風、風速毎秒 12～13mであるとの報告を受けたので、13 時 45 分入港部署を発令して進行した。**乗揚の 26 分前、フェリー岸壁先端に向首したのち右舷船首方から時折風速毎秒 15mを超す北東風と東南東からのうねりを受け、減速するにつれ船体の圧流量が大きくなる状況下、フェリー岸壁から離されて係留索をとれなくなるおそれがあったが、バウスラスタと両舷機を使用すれば何とか態勢を維持して着岸できると思い、入港を中止しないで続航した。**その後、減速しながらフェリー岸壁に至り、船首係船索 2 本を陸上ビットにとったものの、船尾側が圧流され、船尾係船索がとれず、フェリー岸壁にほぼ直角の態勢となったところで着岸を断念、船首係船索を放し、港奥に後退してから右転して港外に待避しようとしたが、船尾部が浅所に乗り揚げた。

**運航基準では、風速毎秒 15m以上では入港を中止することとし、15m未満であっても、気象、海象の状況によっては入港を中止する旨定めていた。**



## 貨　物　船



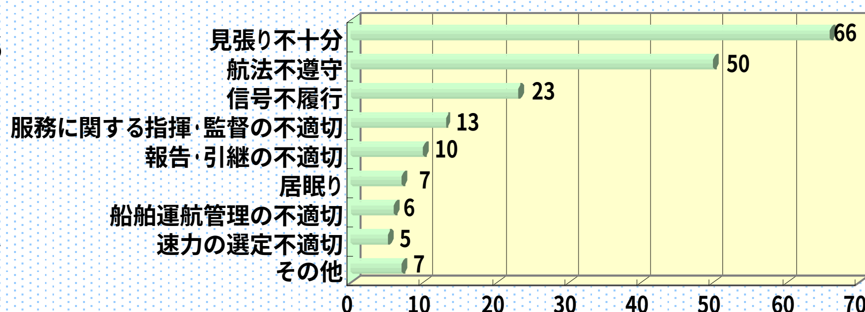

貨物船は、215件241隻で、前年の192件215隻と比べ微増となっています。海難種類では、衝突が128隻(54%)で最も多く、次いで乗揚が51隻(21%)などと例年同様の傾向ですが、機関損傷・火災・爆発が18隻と機関関係の海難が増加しています。

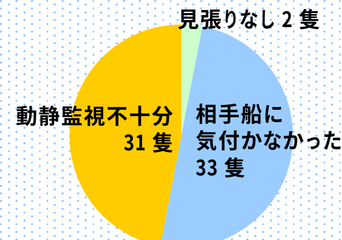
また、衝突において5隻、乗揚において3隻、沈没において1隻の貨物船が全損となっています。

### (1) 衝突

衝突の128隻では約半数の66隻で「見張り不十分」が原因とされています。

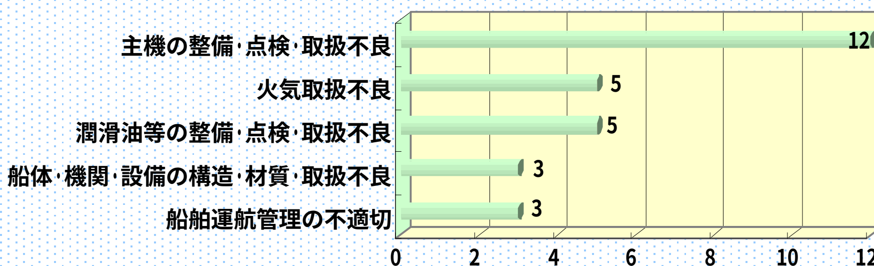
「見張り不十分」の詳細は、見張りなし2隻、相手船に気付かなかった33隻、動静監視不十分31隻となっています。特に、相手船に気付かなかったうち「漫然と航行」、動静監視不十分のうち「そのままで危険はないものと思った。」ものが合わせて31隻あり、安易な判断や思い込みから、危険を感じないまま接近し、衝突に至っています。

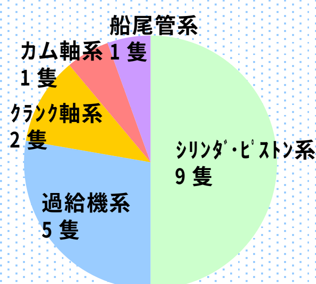


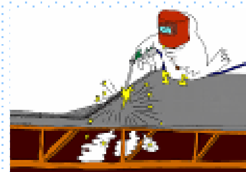

### (2) 機関損傷・火災・爆発

内訳は、機関損傷13隻、火災4隻、爆発1隻で、「主機の整備・点検・取扱不良」が12原因となっており、機関損傷13隻の損傷箇所は、「シリンダ・ピストン系」が9隻と最も多くなっています。

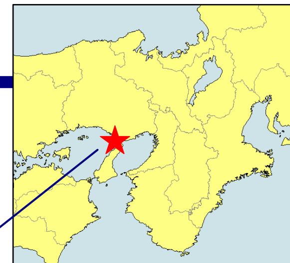



また、火災では、ガスバーナーやガスコンロ等火気取扱不良であったものが3隻、燃料油関連機器の保守が不十分で燃料油が飛散したものが1隻あり、爆発した1隻は、造船所内において塗装場所付近で火気を取扱ったため発火・爆発したものでした。



# 油送船K丸 × 貨物船T丸　衝突



**夜 間**

**播磨灘**

## 航路入口沖合で互いに航路に入航しようとする船舶同士が衝突した事例

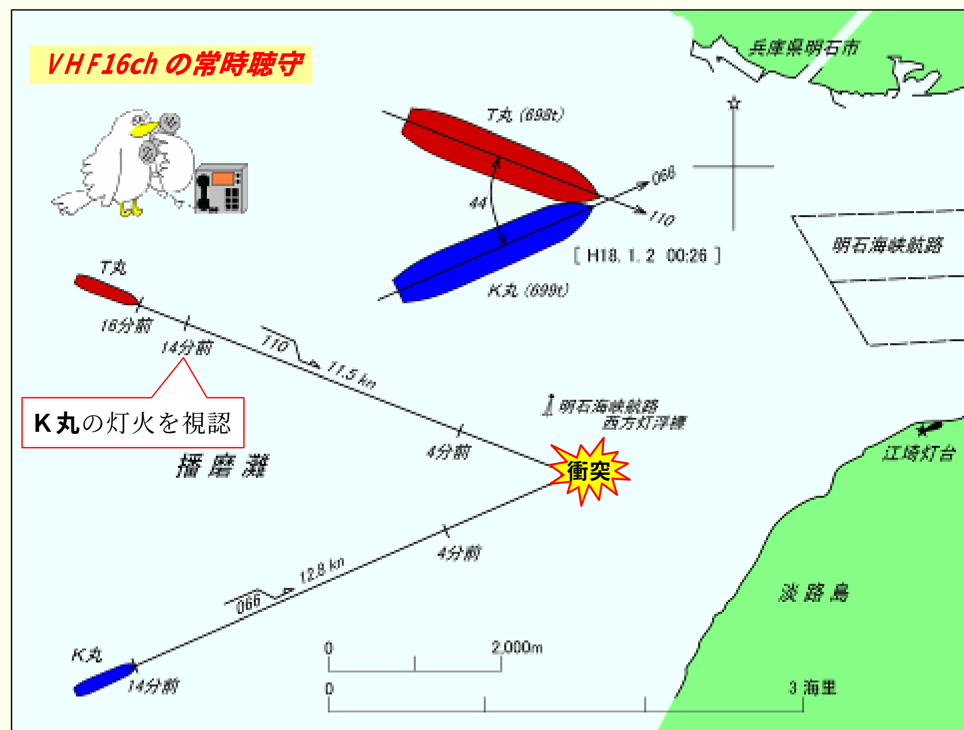
**K丸 ： 油送船　699 ﾄﾝ　乗組員 6 人　空倉　松山港 → 和歌山下津港**
**二等航海士(船橋当直) ： 49 歳　四級海技士(航海)免許　海上経験 34 年**
**T丸 ： 貨物船　698 ﾄﾝ　乗組員 5 人　鉱石 2,075 ﾄﾝ　兵庫県東播磨港 → 神戸港**
**一等航海士(船橋当直) ： 46 歳　四級海技士(航海)免許　海上経験 28 年**
**発生日時場所 ： 平成 18 年 1 月 2 日 00 時 26 分　播磨灘**
**気象海象　　： 曇　無風　視界良好**

### 事実の概要

K丸は、衝突前日の 23 時 30 分、船長と当直交代の引継ぎを行った二等航海士が酒気帯びの状態で単独の船橋当直に就き、針路を 066 度に定め、12.8 ノットの速力で自動操舵によって進行した。二等航海士は、時々居眠り防止装置が反応するよう腕を振り上げるなどしながら、明石市街の灯りを見ながら当直を続けたが、**前方には船舶がいなかったことから、支障となる他船はいないものと思い、周囲の見張りを十分に行わず、前路を右方に横切り衝突のおそれのある態勢で接近するT丸に直前まで気付かずに衝突した。**

T丸は、一等航海士が単独で当直に当たり、針路を 110 度に定め、11.5 ノットの速力で自動操舵により進行した。衝突の 14 分前、右舷船首 78 度 2.2 海里にK丸の白・白・紅 3 灯を視認したが、**転針目標の明石海峡航路西方灯浮標の確認に気を取られ、その後、動静監視を十分に行わず、K丸が前路を左方に横切り衝突のおそれのある態勢で接近することに気付かずに衝突した。**

※大阪湾海上交通センターは、衝突のおそれのある態勢で接近する両船に対し、船名不詳として、VHF16 チャンネルで注意喚起のための特別情報を放送したが、**K丸は、VHFの電源を入れていなかったため気付かず、また、T丸は、電源は入れていたが、情報には気付かなかった。**



# 貨物船R号　岸壁衝突



昼 間

北海道釧路港

## 貨物船が出港操船中に、強風に圧流されて岸壁に衝突した事例

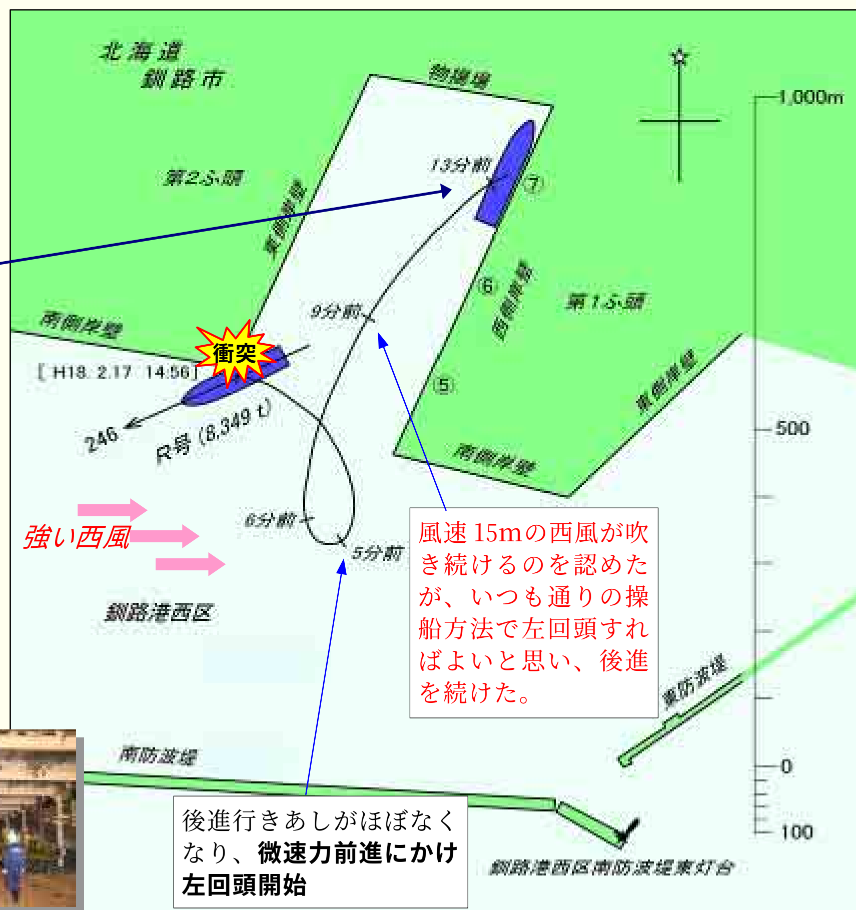
Ｒ号 ： RORO 貨物船　8,349 トン　全長 167.72m　乗組員 11 人　車両 13 台・シャーシ 80 台
釧路港 → 京浜港東京区
船長 ：56 歳　三級海技士(航海)免許 海上経験 35 年 Ｒ号及び同型船の船長経験 1 年 2 ヶ月
発生日時場所 ： 平成 18 年 2 月 17 日 14 時 56 分　北海道釧路港
気象海象 ： 晴　西風　風力 8　上げ潮中央期　波高 1.5m　強風・波浪注意報発表中

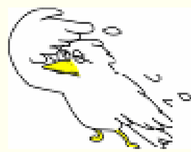
### 事実の概要

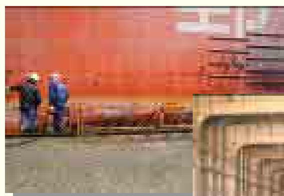
Ｒ号は、船長ほか 10 人が乗り組み、釧路港西区第１ふ頭西側７番岸壁に入船右舷付けで着岸していたが、京浜港東京区に向け出航するため、後進で離岸後、港口に向け左回頭中、強い西風により圧流され、船体右舷側が同区第２ふ頭岸壁南東端と衝突し、右舷側中央部外板に破口を生じて機関室などに浸水し、右舷側に大傾斜したまま船底が海底に擱座(かくざ)した。

**船長は、後進中、風速 15mの西寄りの強風が吹き続けるのを認めていたが、いつも通りの操船方法でよいと思い**、余裕を持って安全に左回頭できるよう、通常より長く後進にかけて第２ふ頭寄りに進行して南防波堤寄りの回頭水域に至ったあと、左回頭を早めるため機関を全速力前進にかけるなど、**出港操船を適切に行わなかった。**

**運航管理規程**では、釧路港の出入港に際し、**岸壁付近の風速が 12m以上に達しているときは、大型曳船を手配することになっていた**が、Ｒ丸船長は、発航前に風向・風速指示計を何度か見たところ、風速が 12m以上でなかったので、曳船を使用しないで出港することとした。



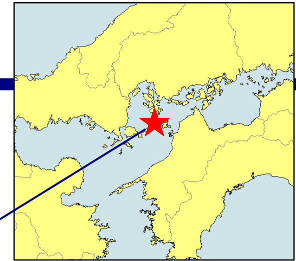







Ｒ号船体検査の模様

# 貨物船Ｙ丸　乗揚



**夜　間**

**伊予灘二神島南岸**

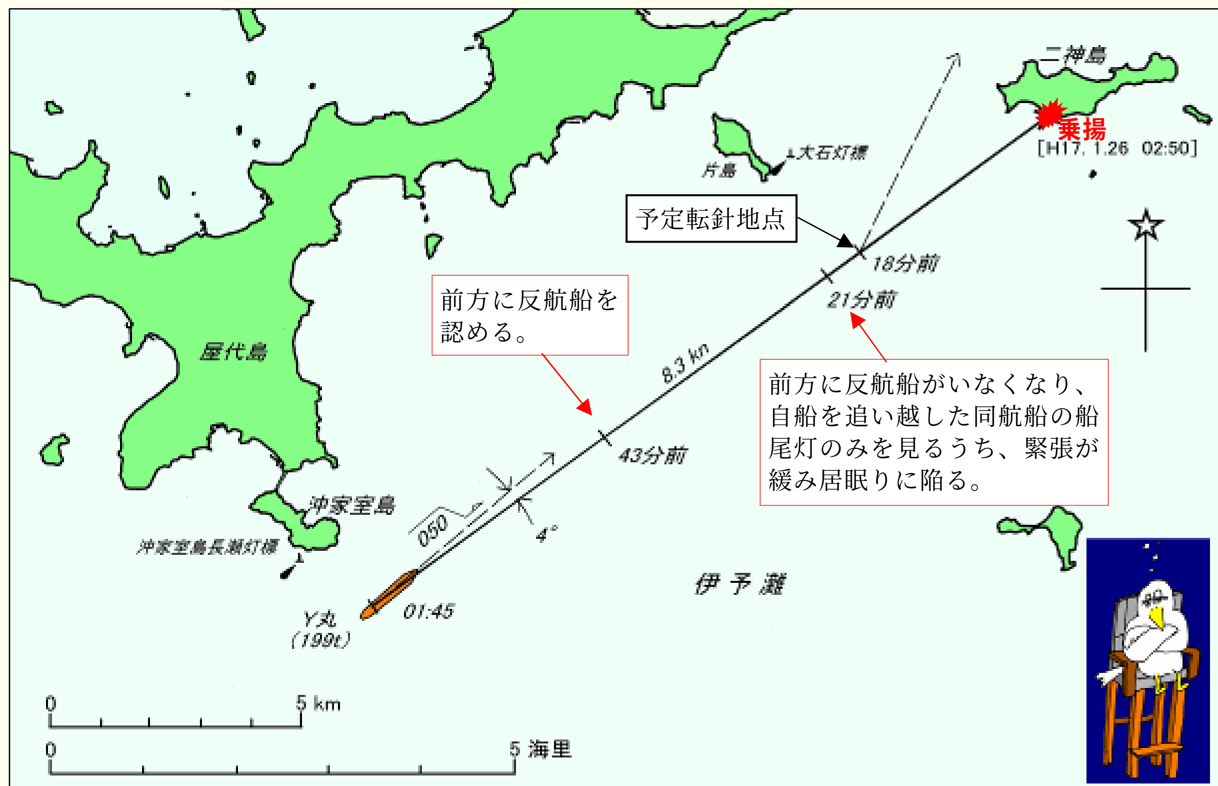
**疲労気味の船長が椅子に腰掛けた姿勢のまま単独当直中、居眠りして島に乗り揚げた事例**

**Ｙ丸 ： 貨物船　199 トン　乗組員 3 人　石炭 700 ﾄﾝ　関門港若松区 → 徳島県撫養港**
**船長 ： 41 歳　四級海技士(航海)免許　海上経験 6 年　Ｙ丸船長経験 11 ヶ月**
**発生日時場所 ： 平成 17 年 1 月 26 日 02 時 50 分　伊予灘二神島南岸**
**気象海象 ： 霧雨　東風　風力 1　下げ潮末期　南西流 1.7 ﾉｯﾄ**

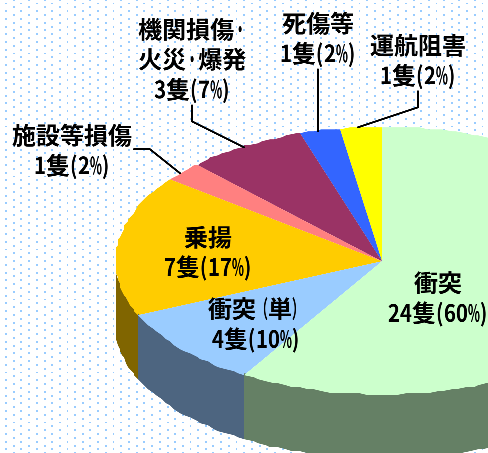
## 事実の概要

Ｙ丸は、船橋当直体制を船長と一等航海士による 5 時間交替の単独 2 直制とし、22 時 50 分ごろ、一等航海士から引き継いだ船長が船橋当直に就いた。船長は、それまでの間、船橋当直や停泊中の荷役作業が連続したことから、**まとまった睡眠時間や休息時間が取れず、疲労気味の状態となっていた。**

船長は、暖房を効かせた船橋内で、見張りに当たりながら航行中、前日からの疲労で眠気を催すようになった。01 時 45 分沖家室島沖で針路を 050 度に定め、折からの南西流に抗して 8.3 ノットの速力で、右方に 4 度圧流されながら自動操舵で進行した。乗揚の 43 分前、船長は、眠気が前にも増して強くなったことを感じたが、反航船と行き会う状況となっていたことから、居眠りすることはないと思い、舵輪後方のいすに腰掛けて続航した。21 分前、前方に反航船がいなくなったことなどから、**緊張が緩む状態となったが、いすに腰掛けた姿勢のまま、いつしか居眠りに陥った。**

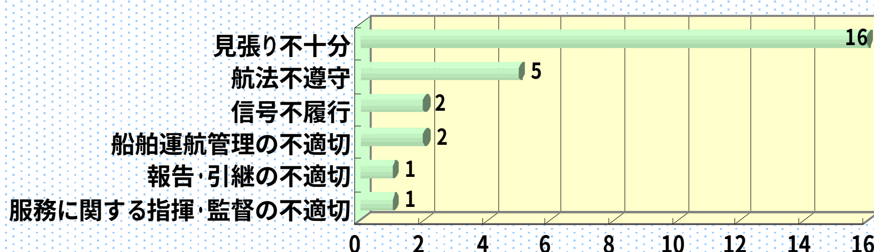


# 油　送　船

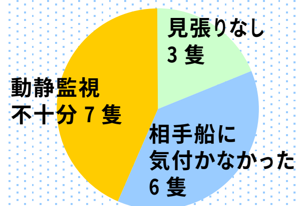



油送船は、41件41隻で、前年の34件35隻と比べ微増となっています。海難種類では、衝突が24隻(60%)で最も多く、前年に比べ7隻の増加となっています。次いで乗揚が7隻(17%)、衝突（単）4隻は前年同となっています。

## (1) 衝突




衝突の24隻のうち1隻は、係留中に衝突されたもので、「原因なし」となっており23隻のうち2/3の16隻で「見張り不十分」が原因とされ、貨物船・旅客船はともに約半数が「見張り不十分」とされる中、高い割合となっています。




「見張り不十分」が原因とされた16隻では、13隻が海難の主因若しくは等因とされ、適切な避航措置をとらなかったとされています。

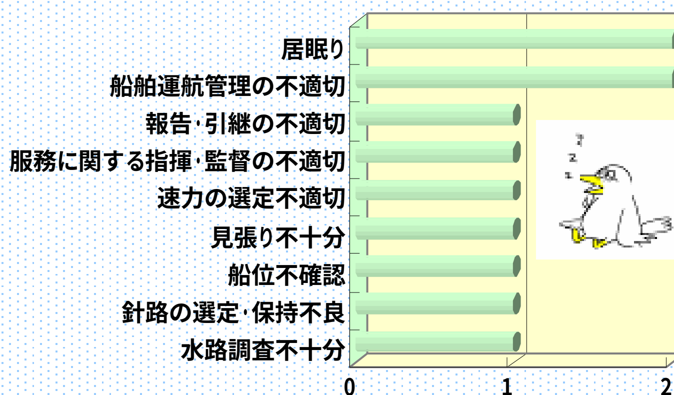
「見張り不十分」の詳細は、見張りなし3隻、相手船に気付かなかった6隻、動静監視不十分7隻となっており、他の船種と比べ動静監視不十分となる割合が高くなっています。

また、航行中に海図台に向いて作業中で「見張り不十分」となったものも3隻ありました。

## (2) 乗揚

乗揚の7隻では、「居眠り」と「船舶運航管理の不適切」が各2原因などとなっています。

「船舶運航管理の不適切」とされた2件はともに居眠りの2件で、「管理責任者として安全管理システムの監視業務に当たる際、乗組員に対し、居眠り運航の防止措置についての指導が十分でなかった」、「管理会社が、居眠り運航の防止にかかわる乗組員管理業務及び保船管理業務を統括管理していなかった」ことがそれぞれ原因の一つとされています。



# 油送船E丸 × 貨物船M号　衝突



**早 朝**

**京浜港東京区**

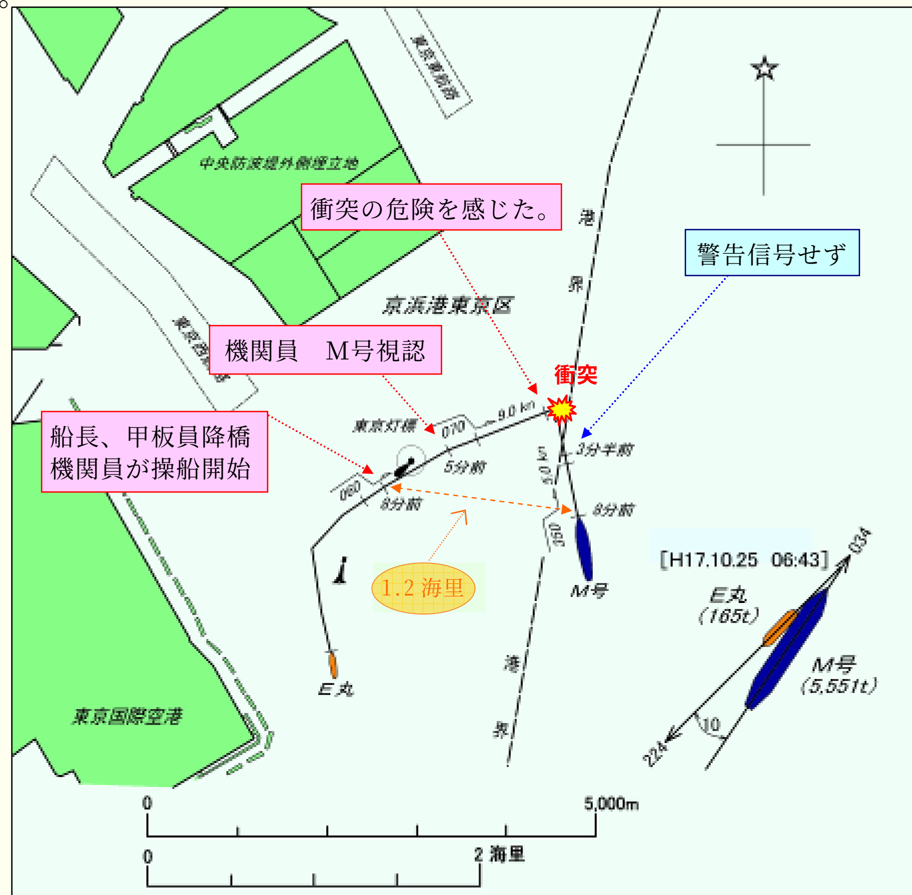
**港内で、機関員が操船して東行中の油送船が、北上中の外国船と衝突した事例**

**Ｅ丸 ： 油送船　165ﾄﾝ　乗組員 4 人　ガソリン約 550 ｷﾛﾘｯﾄﾙ　京浜港川崎区 → 千葉港葛南区**
**船長 ： 64 歳　六級海技士（航海）免許　Ｅ丸船長経験 9 年**
**機関員 ： 55 歳　Ｅ丸機関員経験 2 年**
**Ｍ号 ： 貨物船（パナマ籍）　5,551ﾄﾝ　乗組員 20 人　空倉**
**台湾台中港 → 京浜港東京区**
**船長 ： 54 歳（国籍フィリピン）　Ｍ号船長経験 6 ヶ月**
**発生日時場所 ： 平成 17 年 10 月 25 日 06 時 43 分　京浜港東京区**
**気象海象　　： 晴　北風　風力 3　上げ潮中央期　日出時刻　05:55　視界良好**

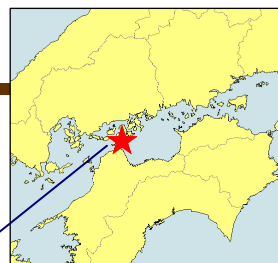
## 事実の概要

Ｅ丸は、京浜港川崎区から千葉港に向け東行した。船長は、衝突の 8 分前右舷船首 1.2 海里のところに船首を北に向けていたＭ号を初認したが、**一瞥しただけで錨泊していると判断してその動静を監視せず、**朝食の用意ができたことを伝えに来た**機関員に当直を任せて降橋した。**5 分前操船を任されていた機関員が、Ｍ号を認めたものの、錨泊船と判断して続航中、1 分前にＭ号が航行していることを知り、衝突の危険を感じ右舵一杯として減速したが、反転したところで衝突した。

Ｍ号は、衝突の 17 分前に京浜港港外で抜錨して発進し、同港東京区に向け北上を開始した。3 分半前船長はＥ丸を初認し、**衝突の危険を感じたので機関停止したが警告信号を行わず、**1 分半前機関を後進にかけたものの、Ｅ丸の右転により更に接近したので 40 秒前に右舵一杯を令し、回頭中に衝突した。



# 油送船Ｓ丸 × 貨物船Ａ号　衝突



**夜 間**

**来島海峡西水道**

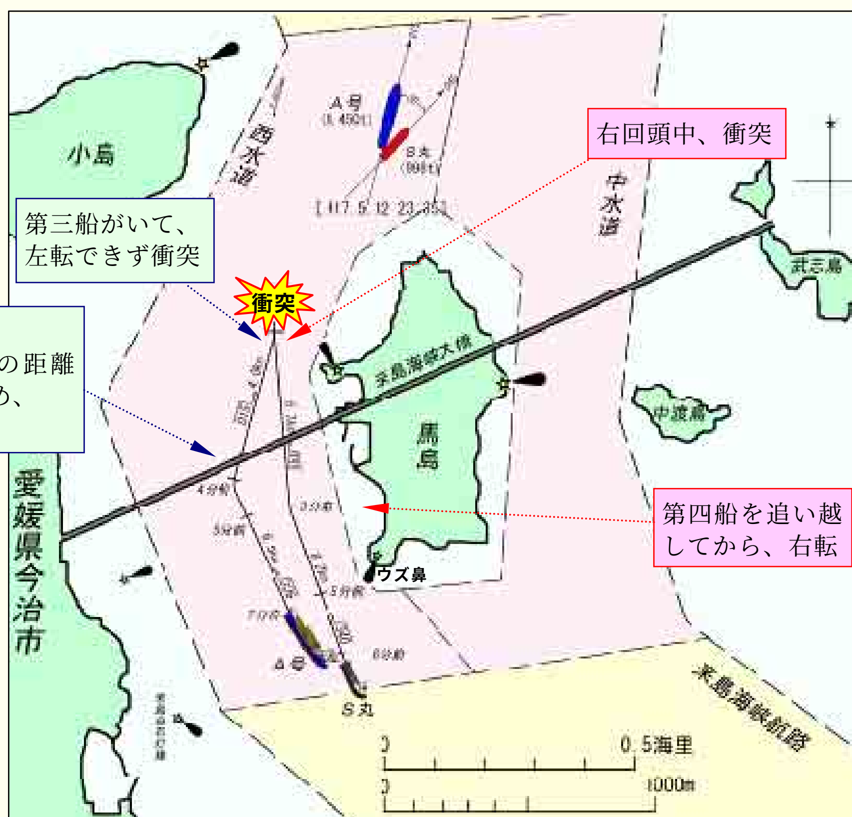
## ４隻が縦列で来島海峡を同航中、油送船が、追い越し状態となって、外国船と衝突した事例

**Ｓ丸 ： 油送船　998 ﾄﾝ　乗組員８人　Ｃ重油 2,008 ｷﾛﾘｯﾄﾙ　岡山県水島港 → 関門港**
**船長 ： 49 歳　四級海技士（航海）免許　Ｓ丸船長経験２年**
**Ａ号 ： 貨物船（ドイツ籍）　4,450 ﾄﾝ　乗組員 13 人（船長国籍ウクライナ）コンテナ　1,069 ﾄﾝ**
**広島県福山港 → 広島港**
**発生日時場所 ： 平成 17 年５月 12 日 23 時 35 分　来島海峡西水道**
**気象海象　　　： 晴　北西風　風力１　上げ潮末期　南流 5.8 ﾉｯﾄ**

### 事実の概要

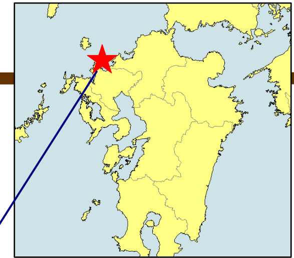
夜間、来島海峡航路西水道を第三船、Ａ号、第四船、Ｓ丸の順で北上中、Ｓ丸が他船を追い越そうとすると、**複数の船舶に接近するおそれがあった**が、Ｓ丸は、衝突の３分前、ウズ鼻北西方沖合で第四船の右舷側を追い越した後、通峡に慣れていない甲板長に代わって船長が手動操舵により針路を馬島寄りに転じたが、操舵スタンドとレーダーが離れていて**レーダーによる監視を十分に行えない状況下、Ａ号とは側方距離があるので無難に追い越せると思って進行**中、ほぼ１分前、Ａ号の船尾に接近していることに気付いて、衝突の危険を感じ右舵をとったものの、045 度に向首したとき、Ａ号の船尾に衝突した。

Ａ号は、後方から接近するＳ丸の動静を監視しながら、４ 分前、先航する第三船との船間距離を保持するために減速して進行した。Ａ号は、接近するＳ丸に対してＶＨＦ16ch で追い越しを中止するよう呼びかけたが応答がなく、**注意喚起のつもりで信号灯を点滅させたものの警告信号を行わず、**第三船が左舷船首至近距離にいたため左転できずに衝突した。




**潮流と逆方向に航行する西水道では、航路幅が狭くて潮流が速いため大きな避航動作がとりにくく、追越し船にとって、「他船を確実に追い越し、十分に遠ざかるまでその進路を避ける。」ことは容易なことではありません。**

# 油送船Ｓ丸 乗揚



**夜 間**

**佐賀県加部島**

## 船長が居眠りしたまま、乗り揚げた事例

**Ｓ丸：油送船　693.68 ﾄﾝ　乗組員６人　ＬＰＧ430 ﾄﾝ　大分港 → 長崎港**
**船長　：50 歳　四級海技士(航海)免許　Ｓ丸乗船経験 22 年うち船長経験５年**
**発生日時場所 ： 平成 16 年９月９日 23 時 15 分　佐賀県加部島**
**気象海象　　 ： 雨　北東風　風力２　下げ潮末期**

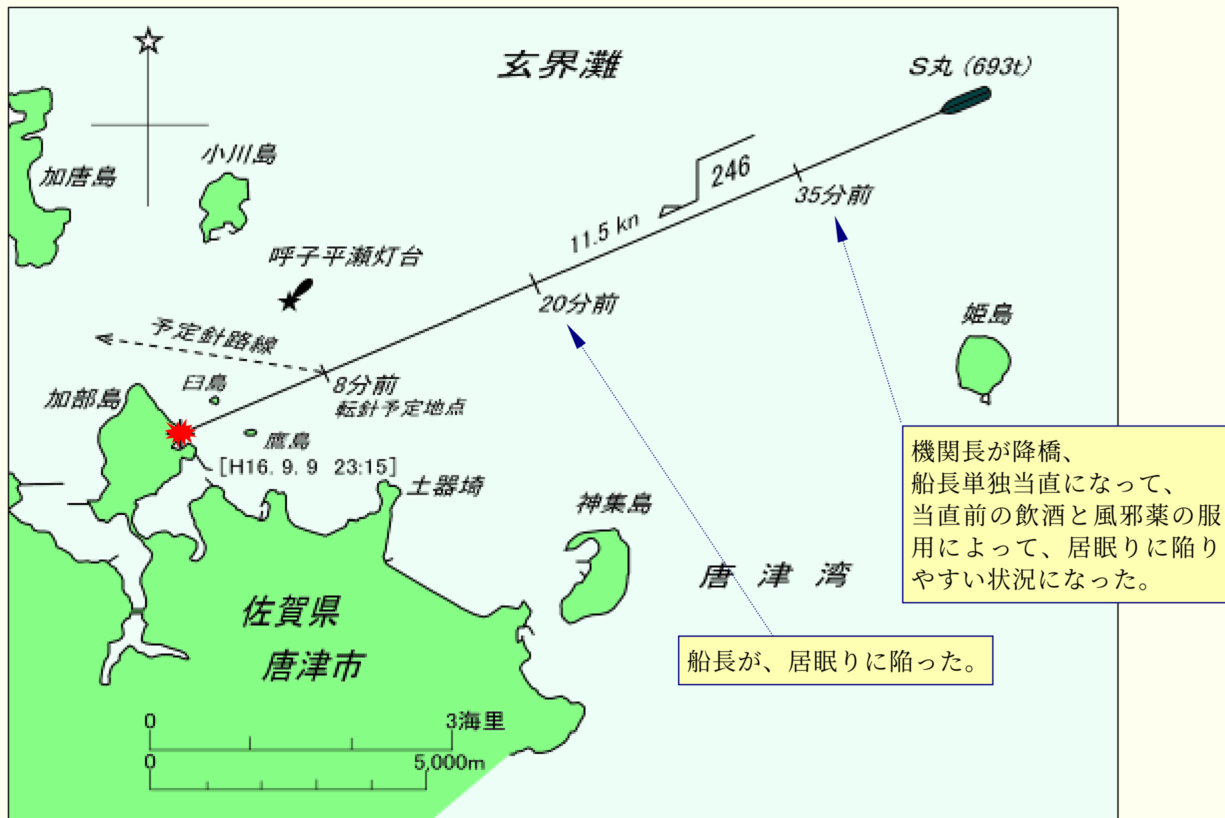
### 事実の概要

Ｓ丸は、大分港を出港し長崎港に向かった。船長は、出航操船を終えて**昼食時に缶ビール 350 ミリリットル及び焼酎２合**を飲んだ後、14 時半に**風邪薬**を飲んで自室で仮眠をとり、17 時から 18 時半まで関門海峡での操船指揮をとってから、**夕食時にも焼酎を飲み、再び風邪薬を飲んで**当直時刻まで自室でテレビを見ていたので、**居眠りに陥りやすい状況だった。**

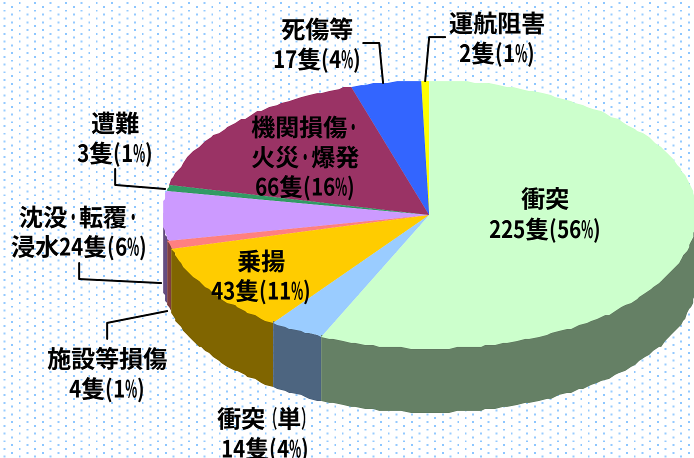
船長は、20 時から機関長とともに船橋で自動操舵により航海当直にあたっていたが、22 時 40 分機関長が降橋して単独当直となり、乗揚の 20 分前、前路に他船が見当たらなかったので気を緩め、腹部を舵輪にあてて操舵スタンドに身をもたせかけたところ、すぐに居眠りに陥り、転針予定地点を航過したまま加部島東岸に乗り揚げた。

※**Ｓ丸には居眠り警告装置が備えてあったが、**前任の船長時代から**主電源が切られていた。**

※任意ＩＳＭの認証を取得して船舶管理にあたっていた**管理会社は､居眠り運航の防止にかかわる乗組員管理業務及び保船管理業務を統括管理していなかった**ので､居眠り警告装置が活用されていないことを把握していなかった。



# 漁　　船




漁船は、341件398隻で、前年の397件469隻と比べ71隻の大幅減となっています。海難種類では、衝突が225隻(56%)で最も多くなっていますが、衝突、乗揚、死傷等の3種類で62隻減少しています。

死亡・行方不明者は、20隻で22人にのぼり、その海難種類は衝突7隻、転覆4隻などとなっています。

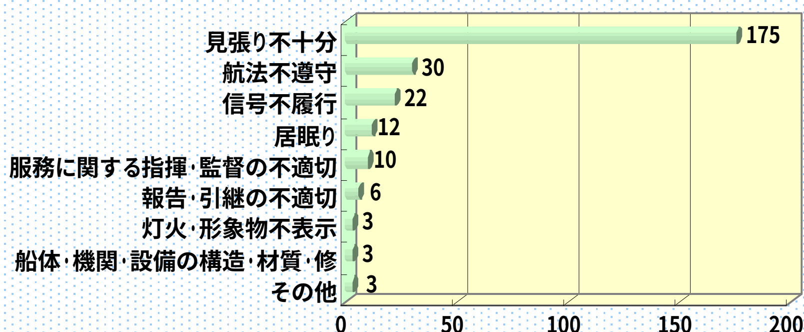
他の船種と比べると、機関損傷・火災・爆発の割合が高く、全船種103隻のうち漁船が64%を占めています。

## (1) 衝突

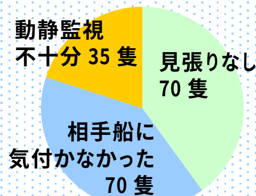
衝突の225隻中175隻(77%)で「見張り不十分」が原因とされており、これは船種別にみて最も高い割合を占めています。

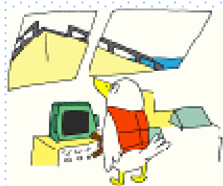
「見張り不十分」の詳細は、見張りなし70隻、相手船に気付かなかった70隻、動静監視不十分35隻となっています。

衝突の原因




見張り不十分詳細





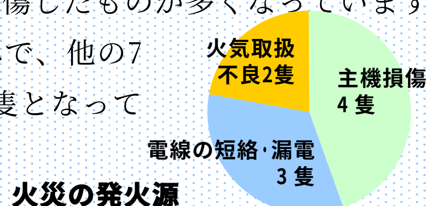
見張りなし70隻では、操業・漁獲物選別・魚群探索・漁具作業等、漁業に係る作業を行っていたものが54隻となっており、「操業中は他船が避けていくだろう」や「豊漁により熱中していた」など、作業に集中するあまり、見張りへの意識が薄れ衝突しています。

また、船首浮上や構造物による死角を生じていたため相手船に気付かなかったものも28隻あり、「周囲に他船はいないだろう」などの思い込みから死角を補う見張りを行わず、他船を見落として衝突しています。

## (2) 機関損傷・火災

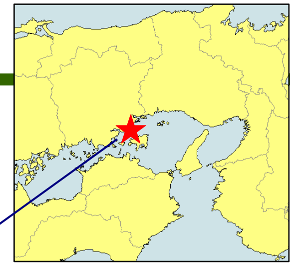
内訳は、機関損傷57隻（属具損傷1隻を含む）、火災9隻で、「主機の整備・点検・取扱不良」が34原因と最も多くなっていますが、他の船種と比べると「潤滑油等の整備・点検・取扱不良」が22原因と割合が高く、潤滑油の性状管理が適切に行われず損傷したものが多くなっています。

また、火災9隻では、「火気取扱不良」によるものは2隻のみで、他の7隻は主機損傷によるもの4隻、電線の短絡・漏電によるもの3隻となっています。




火災の発火源

# 漁船Y丸 × モーターボートS号 衝突



**昼 間**

**香川県喜兵衛島沖合**

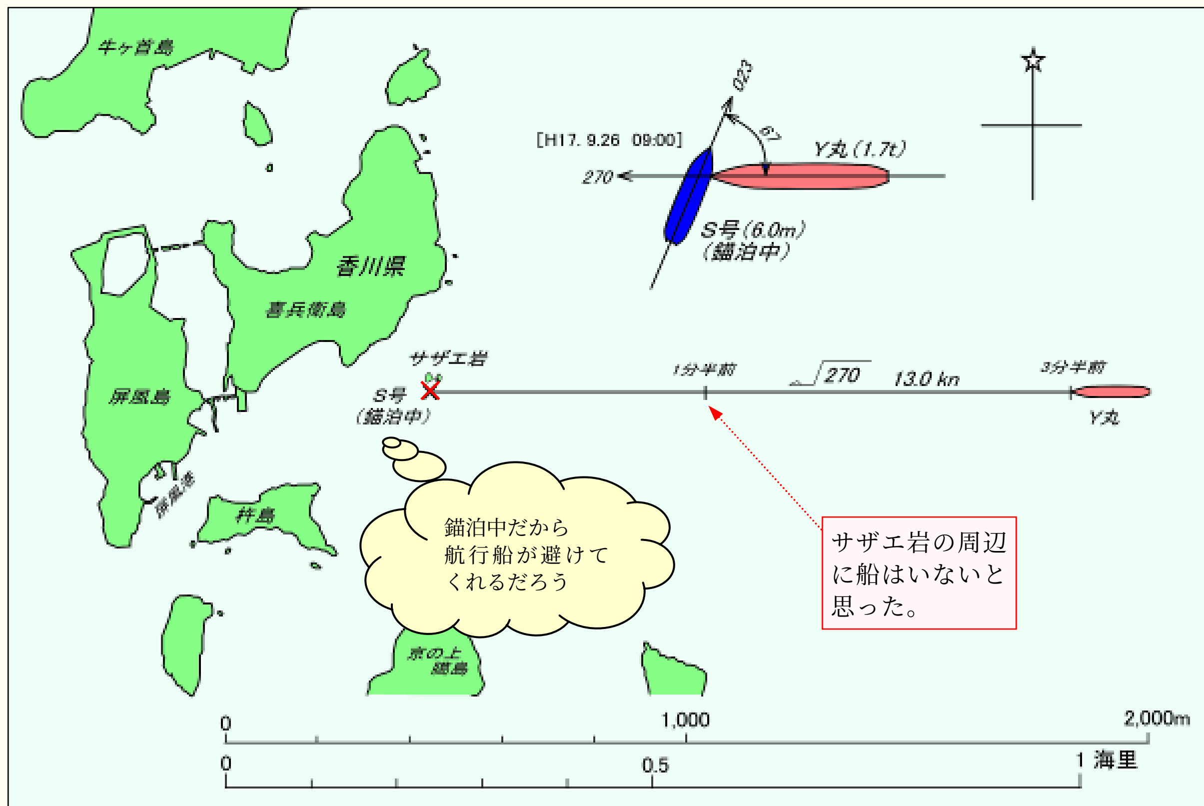
## 帰航中の漁船と、錨泊中のモーターボートが衝突した事例

Ｙ丸 ： 漁船　1.7㌧　乗組員２人　刺し網漁　漁場 → 香川県直島町屏風港
　船長 ： 70 歳　小型船舶操縦士免許　Ｙ丸船長経験 14 年
Ｓ号 ： モーターボート　6㎡　乗組員１人　同乗者３人　岡山県宇野港 → 釣り場
　船長 ： 78 歳　小型船舶操縦士免許　Ｓ号船長経験 16 年
発生日時場所 ： 平成 17 年９月 26 日 09 時 00 分　香川県喜兵衛島沖合
気象海象 ： 晴　無風　下げ潮末期　弱い南南西流　視界良好

### 事実の概要

Ｙ丸は、衝突の３分半前に刺し網漁を終え漁場を発進した。このとき船長は、**船首方を一瞥しただけで他船を認めなかったので、その後前路の見張りを十分に行わずに手動操舵により 13 ノットの速力で進行**し、サザエ岩に接近してからは、航過距離が気になってこの岩の方を見ていたため、前路で錨泊していたＳ号に向かって接近していることに気付かずに衝突し、同船を乗り切った。

Ｓ号は、同乗者３人を乗せ、衝突の 10 分前に釣り場に到着し、錨泊して釣りを始めた。このとき船長は、**自船が錨泊船だから接近する他船の方で避けてくれるので大丈夫だと思い、周囲の見張りを行わず**釣りに熱中していたので、その後Ｙ丸が自船に向かって接近していることに気付かず、避航を促すこともできずに衝突し、同乗者２人が死亡した。



# 漁船Ｚ丸　乗揚･沈没



**夜 間**

## マーシャル諸島マジュロ環礁

**漁船が港に接近中、環礁に乗り揚げ、損傷調査をせずに離礁し、浸水して沈没した事例**

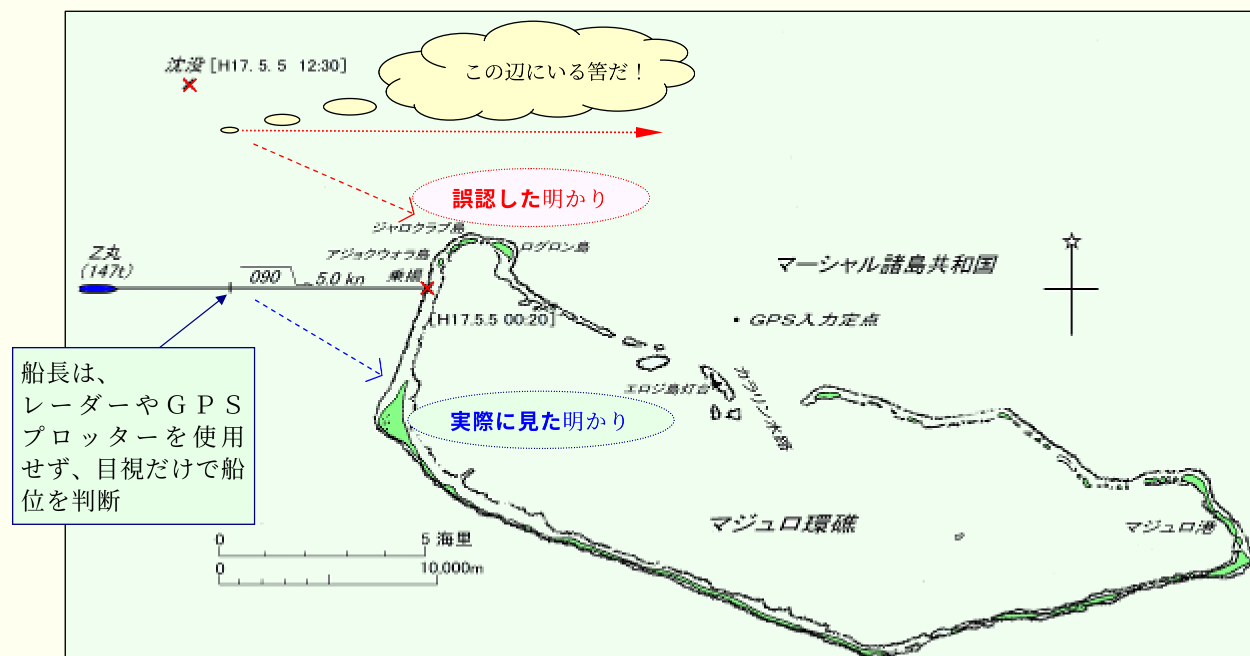
**Ｚ丸 ： 漁船　147 ﾄﾝ　乗組員 14 人(日本人 4 人フィリピン人 10 人)　漁場 → マジュロ港**
**船長 ： 35 歳　四級海技士(航海)免許　Ｚ丸乗船経験 11 年**
**機関長：45 歳　四級海技士(機関)免許　Ｚ丸乗船経験 1 年以上**
**乗揚日時場所 ： 平成 17 年 5 月 5 日 00 時 20 分(現地標準時)　マーシャル諸島マジュロ環礁**
**気象海象　　 ： 曇　ほとんど無風　上げ潮の初期　海上平穏**

### 事実の概要

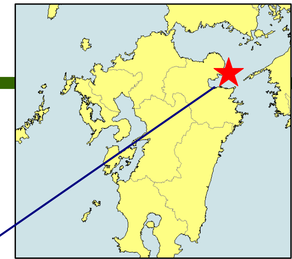
Ｚ丸は、船長ほか 3 人の日本人船員が乗り組み、次の操業に備えて補給等の目的で、漁場からマーシャル諸島マジュロ港に向かった。船長は、日本人 1 人とフィリピン人 6 人の甲板員に航海当直を任せていたものの、船位の確認や転針は自ら行い、甲板員には航海計器や操舵装置に触れることを認めずに就寝中、5 月 4 日 23 時 20 分小用で目覚めて周囲を見渡し、マジュロ環礁の島の明かりを認め、これをジャロクラブ島の明かりと誤認し、**レーダーやＧＰＳプロッターを活用して船位を確認しなかった**ので、環礁に向首進行していることに気付かないまま、船長室に戻って就寝した。翌 5 日 00 時 18 分船首方に島影を見たフィリピン人甲板員に起こされた船長は、操舵室に向かい危険を感じて機関停止しようとしたが、00 時 20 分、マジュロ環礁西岸に乗り揚げた。

乗揚後、Ｚ丸は船底に破口を生じて浸水していたが、機関長は、機関室のビルジだまりの水位を見ただけで、船底の損傷はないと思う旨を船長に伝え、船長も**詳細な調査を指示しないで離礁**した。その後入港の時間調整のために漂泊中、02 時 40 分浸水により補機が停止して初めて浸水を知ったものの、排水の手段がなかった。

こうして、Ｚ丸は多量の海水が浸入して 12 時 30 分沈没し、乗組員は全員退船して救命いかだに乗って漂流中、付近を航行していた中国船に全員救助された。



# 漁船H丸　乗組員死亡



**昼 間**

**大分県臼石鼻沖合漁場**

**船びき網漁船で揚網作業中、経験豊富な甲板員が揚網ローラに巻き込まれて死亡した事例**

**H丸 ： 漁船　4.9ﾄﾝ　乗組員４人　漁場において揚網中**
**船長 ： 69歳　小型船舶操縦士免許　H丸船長経験６年**
**船団長 ： 40歳　（小型船舶操縦士免許）　H丸船団長経験３年**
**発生日時場所 ： 平成17年６月14日14時40分　大分県臼石鼻沖合漁場**
**気象海象 ： 曇　南東風　風力１　波高１m**

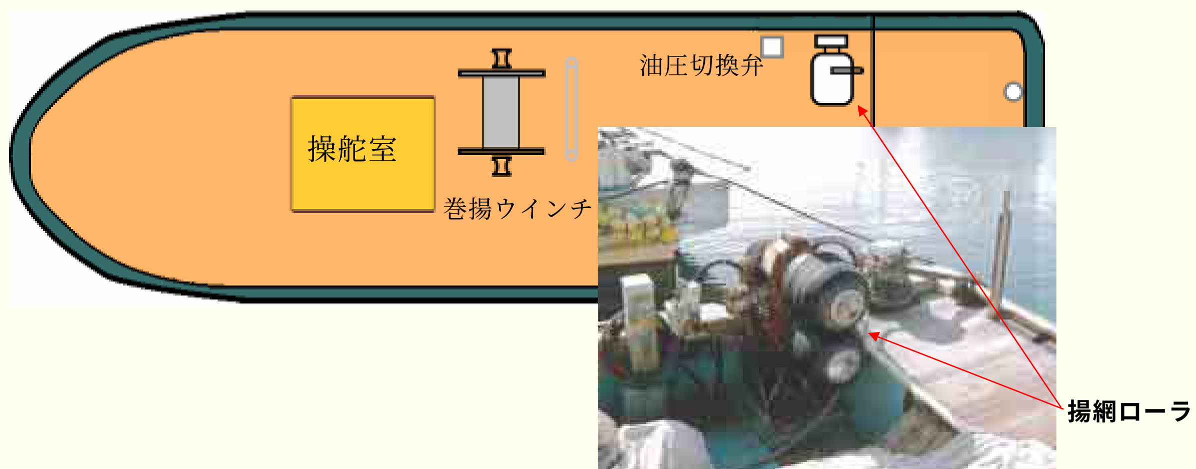
## 事実の概要

H丸は、２隻の網船、船団長の乗り組む指揮船及び運搬船の合計４隻により構成される船団形式のひき網漁業に従事する網船で、船長ほか３人が乗り組み、大分県守江港を発して臼石鼻沖合の漁場において３回目の揚網を始めた。引綱を巻揚ウインチに巻き取ったのち、揚網ローラによる網の巻き揚げ作業中、素手で作業中の甲板員が、揚網ローラの船首側に設置してあった油圧切換弁に近付いたとき、足を滑らせ体のバランスを崩して、ローラ部に手をついたところ、巻き揚げ中の漁網に手が絡まったまま左上半身を揚網ローラに巻き込まれ、胸部圧迫による肺挫傷等で死亡した。

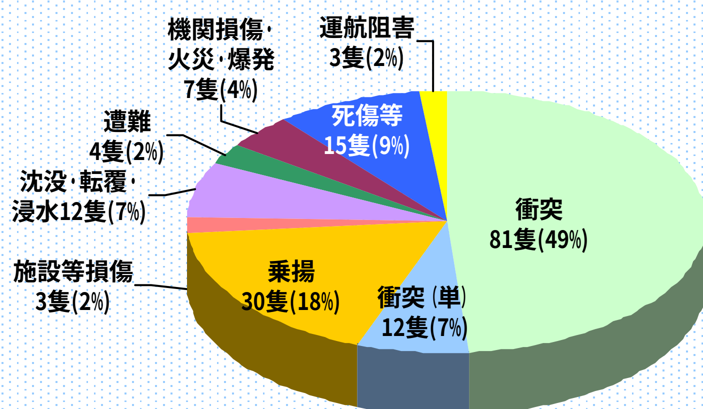
**揚網ローラ**は、右舷後部甲板上のブルワーク付近に設置され、直径約35cmのゴムタイヤを上下２段重ねとしたローラ部の中間に漁網を船尾側から挟み込み、ローラを正転させて網を引き揚げるものであったが、H丸では、摩擦力を高めるためにローラを逆転させ、タイヤの上、中間及び下をＳ字状に通す「逆転巻き」により行っていて、**船尾側には巻き込み防止のパイプが設置されていたが、船首側には同防止パイプはなかった。**

**船団長**は、作動中の揚網ローラの危険性について、自分の経験からも十分に承知していたが、乗組員の経験が豊富だったことから、**口頭による注意だけで、設備面の安全対策を講じていなかった。**

**船長**は、各乗組員が担当する作業に慣れていたことから、**巻き込まれ事故に対する注意を周知徹底するなどしていなかった。**



## プレジャーボート

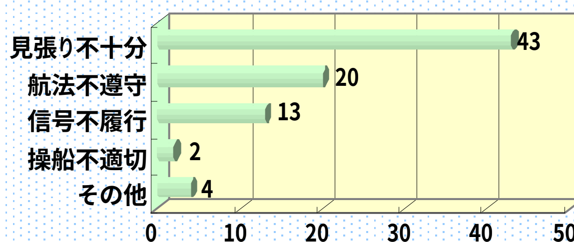



プレジャーボートは、145件167隻で、前年の124件136隻と比べ31隻の増となっています。海難種類では、衝突が81隻(49%)で最も多く、衝突で11隻、乗揚で10隻増加しています。

海難による死亡者は、17隻で20人に及び、その海難種類は衝突7隻、死傷等5隻などとなっています。

また、他の船種と比べると、乗揚、死傷等、転覆といった単独海難の割合が高くなっています。

### (1) 衝突




衝突の81隻中11隻が「原因とならない」とされており、原因ありとされた70隻のうち6割の43隻が「見張り不十分」とされています。

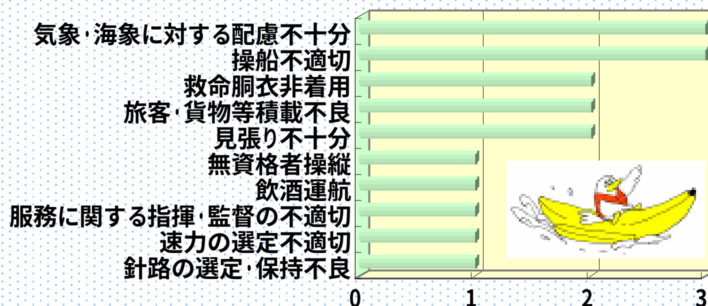
死亡者が生じた7隻をみると、モーターボートが錨泊中に他の船種（漁船2、遊漁船1、押船列1）と衝突したものが4隻、水上オートバイが遊走中に仲間のプレジャーボート（水上オートバイ2、モーターボート1）と衝突したものが3隻となっています。



また、錨泊・漂泊中に衝突したものが半数の41隻を占め、そのうち20隻と非常に高い割合で死傷者が生じており、特に「見張り不十分」で衝突した場合が13隻となっています。錨泊・漂泊中の「見張り不十分」の詳細は、すべて釣り中で、相手船の存在に気付いていなかったものが14隻、相手船を初認したものの錨泊・漂泊している自船を避けてくれるだろうと思ったものが5隻となっています。

### (2) 死傷等

死傷等とは、船舶の運航に関連して、人のみが死傷した場合を言い、海難の形態は多岐に渡り、海難原因も多種多様です。

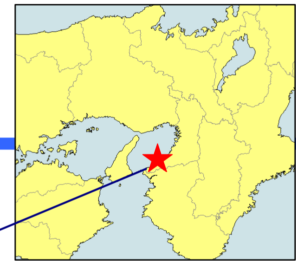





死傷等の形態は、海中転落6隻、曳航物搭乗者が他船等と衝突2隻、プロペラ接触2隻、船体動揺による転倒等2隻、遊泳者等との接触3隻となっています。

海難原因としては、海中転落により死亡したのは、救命胴衣を着用していなかったことなどが挙げられています。

# 水上ｵｰﾄﾊﾞｲ A号 × 水上ｵｰﾄﾊﾞｲ B号　衝突



**昼 間**

## 大阪府せんなん里海公園沖合

**水上オートバイが遊走中、急旋回した先行艇と、後続艇が衝突した事例**

**Ａ号 ： 水上オートバイ(3 人乗り)　長さ 3.16㎡　乗組員 1 人(救命胴衣着用)**
**船長(操縦者) ： 35 歳　小型船舶操縦士免許（4 年前に取得）　操縦には慣れていた**
**Ｂ号 ： 水上オートバイ(3 人乗り)　長さ 3.15㎡　乗組員 1 人(救命胴衣着用)　同乗者 1 人(救命胴衣着用)**
**船長(操縦者) ： 39 歳　小型船舶操縦士免許（6 年前に取得）　操縦には慣れていた**
**発生日時場所 ： 平成 17 年 6 月 5 日 14 時 10 分　大阪府せんなん里海公園沖合**
**気象海象　　 ： 晴　北北西風　風力 2　上げ潮初期　海面穏やか　視界良好**

### 事実の概要

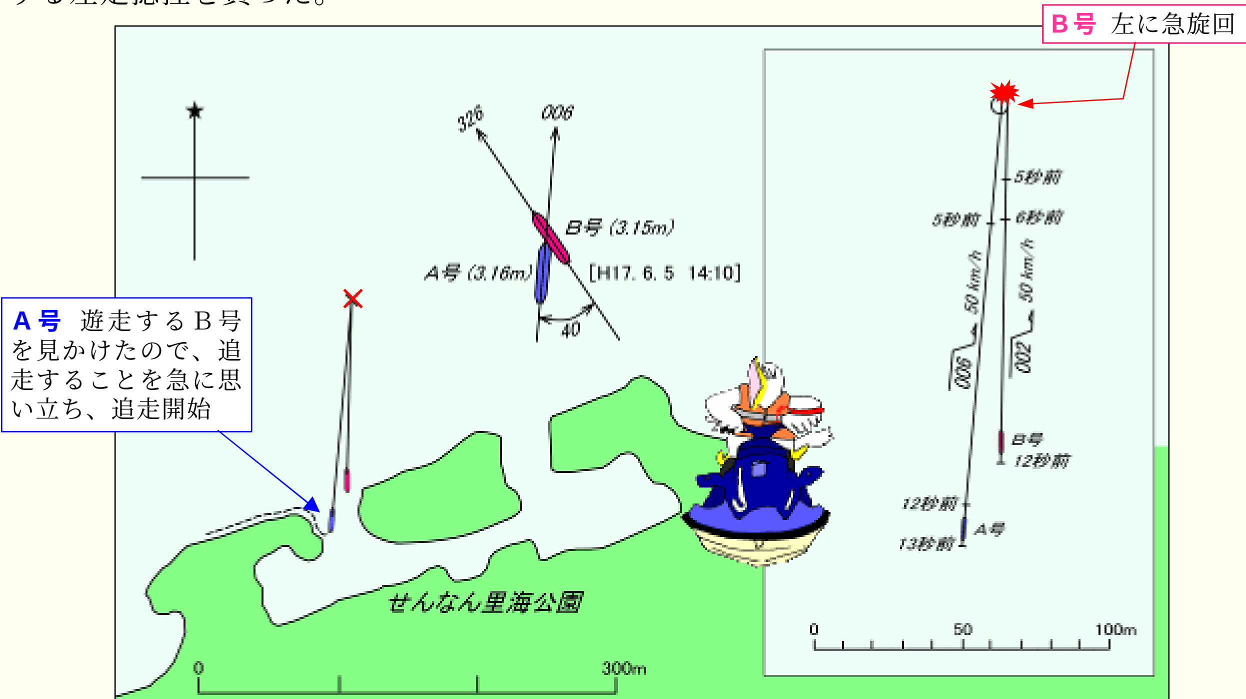
Ａ号とＢ号両船長は友人らと、せんなん里海公園内人工浜沖合において水上オートバイ 3 艇とプレジャーボート 1 艇により遊走を楽しんでいた。

Ａ号船長は、せんなん里海公園西方のヨットハーバー沖合まで航走し、引き返して発航地に戻る途中、遊走するＢ号を見かけたので、追走することを急に思い立ち、急いで左旋回してＢ号の左舷後方から増速しながら追走した。

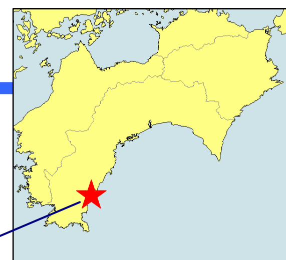
Ａ号は、衝突の 12 秒前Ｂ号の左舷後方約 20mに至り、時速 50 キロの速力で進行したが、**先行艇の急な動作に対応できるように船間距離をとらないで続航中、**衝突の直前に 15m前方のＢ号が、左急旋回を行ったのに気付き、あわてて操縦ハンドルを右にとったが、衝突した。

Ｂ号は、時速 50 キロの速力により北上していたが、衝突の 6 秒前に船長が、**左急旋回をすることを思い立ち、後方の確認を行わないまま減速し、続いて左急旋回**を行って、1 回転したのち衝突した。

この衝突により、Ｂ号船長は 3 箇月の加療を要する頸骨骨折を、Ｂ号同乗者は通院を要する左足捻挫を負った。



# モーターボートA号 同乗者死亡



**夜 間**

**高知県四万十川河口**

**モーターボートが、磯波の発生する河口浅水域に進入して大波を受け、大傾斜して救命胴衣未着用の同乗者が海中に転落して死亡した事例**

**A号 ： モーターボート　長さ 6.50m　乗組員１人(救命胴衣未着用)　同乗者１人(救命胴衣未着用)**
**釣り場 → 高知県下田港（帰航中）**
**船長 ： 53 歳 小型船舶操縦士免許(24 年前に取得)　年に 1､2 回程度の操縦　夜間の操縦経験なし**
**発生日時場所 ： 平成 17 年 11 月 8 日 18 時 00 分　高知県四万十川河口**
**気象海象 ： 晴　北西風　風力 5　上げ潮初期　波高 1.5m　東からのうねり　日没時刻 17:09**

## 事実の概要

Ａ号は、14 時 30 分定係地を発し、港から 3 ㎞ばかりの釣り場に向かったが、思うほどの釣果がなかったため、数回釣り場を移動して釣りを行い、17 時 47 分半帰航を決めた。

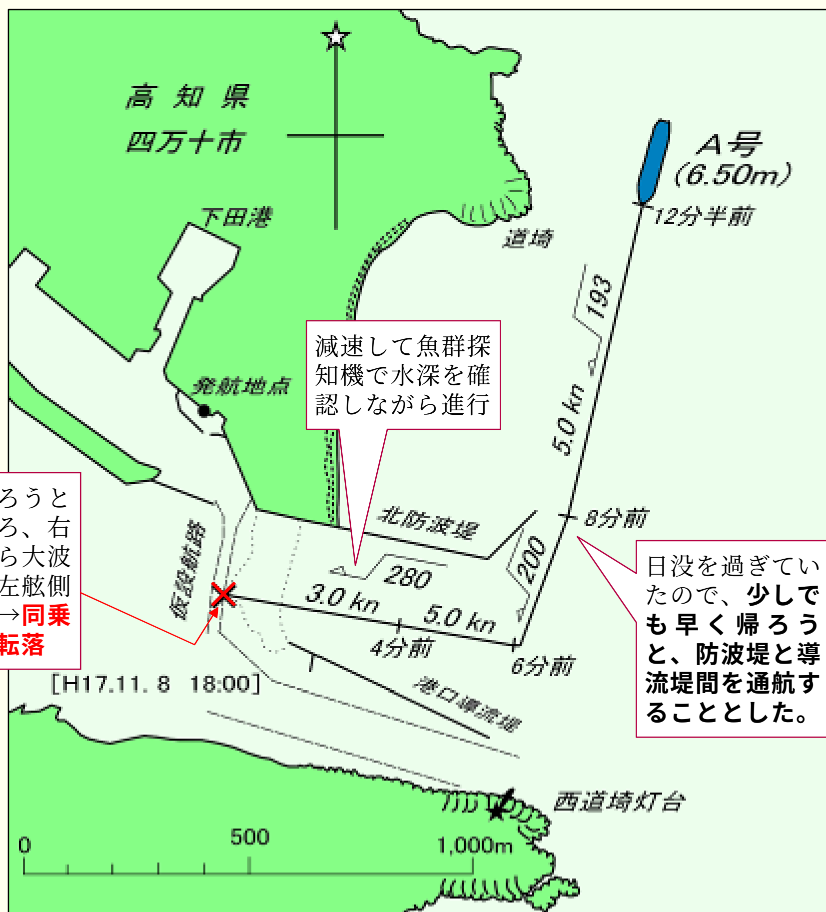
このとき船長は、夜間の操縦経験がなかったので、早く帰ろうと思ってあわてて帰航準備を行っていて、**同乗者が発航時には着用していた救命胴衣を脱いでいることに気付かなかった。**

17 時 54 分少し過ぎ**北防波堤と港口導流堤の間に到達し､その間では砂州が流出し水深が浅く磯波が発生しやすくなっていたのに、少しでも早く帰ろうと、港口導流堤の南側を迂回しないで、港内に向かって進行**した。17 時 56 分砂州のある水域に接近したので水深を確認しながら減速して続航中、右舷後方から大波を受けて左舷側に大傾斜し、操舵室後方に立っていた同乗者が海中転落した。

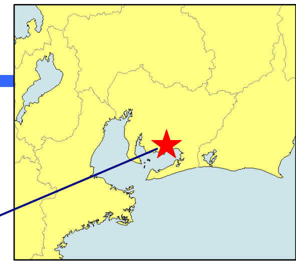
こののち、船長は同乗者の捜索と救助を続けていたところ、再び大波を受けて転覆し、自らも海中転落したが、地元漁船に救助され、同乗者は翌日遺体で発見された。







# モーターボートF号 防波堤衝突



**夜 間**

**愛知県東幡豆港**

**花火見物から帰航中のモーターボート操縦者が、酒酔い操縦をして、防波堤に衝突した事例**

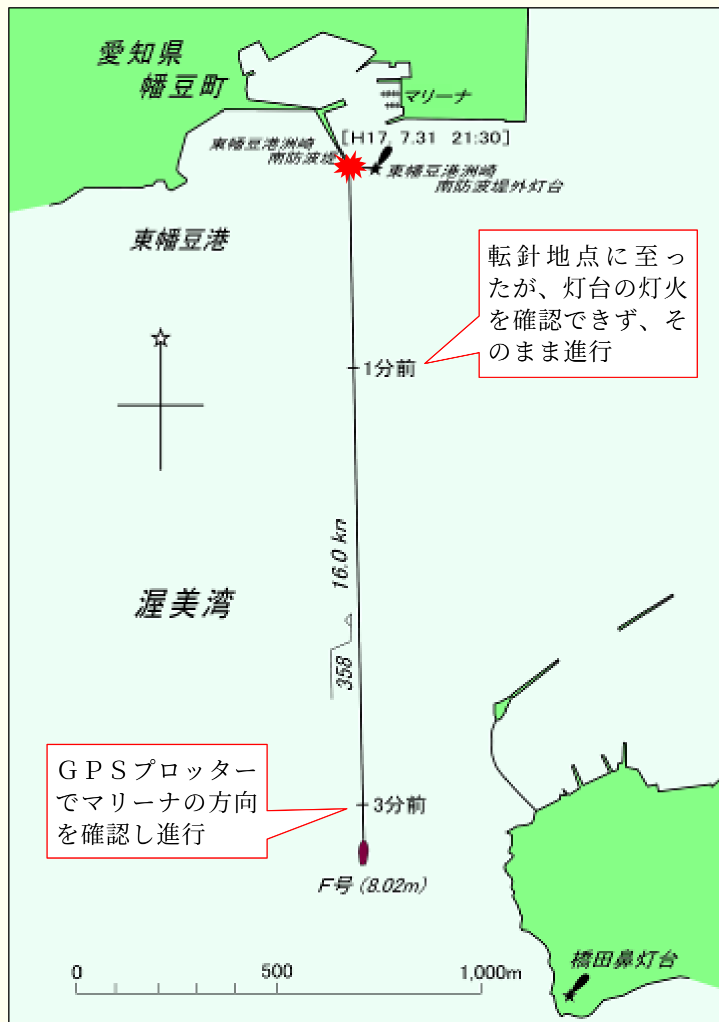
**Ｆ号 ： モーターボート　長さ 8.02ｍ　乗組員１人　同乗者６人 三河港蒲郡地区 → マリーナ（帰航中）**
**船長 ： 56 歳　小型船舶操縦士免許(13 年前に取得)**
**発生日時場所 ： 平成 17 年７月 31 日 21 時 30 分　愛知県東幡豆港**
**気象海象　　： 曇　南東風　風力１　上げ潮初期**

## 事実の概要

Ｆ号は、花火大会見物のため 18 時にマリーナを発し、愛知県三河港蒲郡地区に向かい、18 時 20 分目的海域に到着して漂泊し、花火大会の開始を待った。

**船長は、前夜５合以上の日本酒を飲み、当日昼頃にも 350㎖ の缶ビール２本を飲んだ後での出港だったので、二日酔いの状態だった。そのうえ飲酒を控えることなく、漂泊を開始してから同乗者と共に飲食を始め、花火見物をしながら 350㎖ の缶ビール１本と焼酎の水割りを紙コップ２杯飲んだ。**20 時 50 分花火大会が終了したので帰航するため発進し、衝突の１分前、マリーナ入口に向け転針する地点に到達したが、酒酔い操縦となっていたので、目印としていた防波堤灯台の灯火を見つけることも、ＧＰＳプロッター画面上の防波堤の表示を確認することもできず、防波堤に向首したまま進行し、直前に防波堤の黒い影を認めたがどうすることもできず、防波堤の消波ブロックに衝突した。

この衝突で、Ｆ号は破口等を生じ、船長は頭部に外傷等を負い、同乗者５人が腰部打撲等を負った。






# 第３章　海難防止に向けて

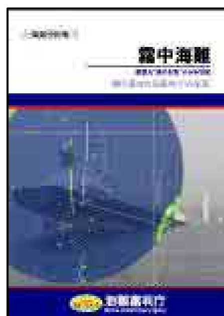
## 第１節　海難原因の分析

海難の発生には、運航者の知識・技能・経験及び労働環境、船体・機関の構造及び整備状況、運航・安全管理体制のほか、地形・気象・海象等の自然的条件、船舶交通のふくそう状況、交通ルール、航路・航行援助施設・管制等の交通環境などが複雑に関係しており、直接的な海難原因とともに、その背景となった様々な要因について詳細に分析する必要があります。

そのため、海難審判庁では、個々の海難事例について、ヒューマンファクター概念を取り入れた詳細な原因分析を行い、海難の態様や原因などを明らかにしています。また、これらの情報をもとに、海難の傾向や問題点を抽出するとともに、具体的な海難事例から得られた教訓などを、イラストを多く交えて分かりやすく取りまとめた海難分析集などを発刊し、海難防止のための資料として広く海事関係者や漁業関係者などに紹介しています。

### １　海難分析集「霧中海難」

**紫雲丸“謎の左転”から半世紀**
**繰り返される霧中での左転**




昭和30（1955）年5月11日06時56分、濃い霧に包まれた瀬戸内海の香川県高松港沖合において、日本国有鉄道の宇高連絡船紫雲丸と第三宇高丸とが衝突し、紫雲丸が沈没して乗客乗員168人が死亡･行方不明になる海難が発生しました。この大惨事は、社会に大きな衝撃を与えましたが、それから半世紀が経過した平成17年7月､熊野灘から犬吠埼沖合にかけて濃霧が発生し、衝突海難が続発して15人もの尊い命が失われ､平成18年4月にも濃霧の東京湾口で外国船が沈没する衝突海難が発生しました。

そこで、高等海難審判庁では、霧中海難の再発防止のため、平成13～18年の海難審判における裁決をもとに、その発生状況及び原因等を詳細に分析し､平成19年3月に海難分析集「霧中海難」を発刊しました。

**【第１　“謎の左転”から半世紀】**

半世紀前、濃い霧に包まれた瀬戸内海香川県高松港沖合において、日本国有鉄道（国鉄）の宇高連絡船「紫雲丸」と「第三宇高丸」とが衝突し、乗客乗員168人が死亡・行方不明となった海難について、航跡図とレーダー映像図を交え、衝突までの6分間における紫雲丸の船橋の様子を解説

**【第２ 裁決からみた霧中海難】**

霧中海難の発生地点を地図に示すとともに、その発生状況をグラフと表を用いて解説

また、貨物船・油送船・旅客船の霧中での運航と衝突原因について、当直体制・速力・レーダー見張りの状況などに視点を置いて解説

**【第３ レーダー映像と避航動作】**

反航して衝突に至った事例を、その接近模様、避航動作について検証し、実際の針路とレーダー映像の動き、転針角度・減速と最接近距離との関係などをレーダー映像図や表を用いて解説

**【第４ 教訓を活かして霧中海難の防止を】**

分析の結果から、海難の防止に役立つ教訓を掲載

**【絵で見る裁決７０選】**

平成13～18年の霧中海難の裁決から70事例を厳選し、海域別に分類のうえ、事例ごとにイラストを用いて分かりやすく解説

## ２　地方版海難分析集

我が国の沿岸海域には、屈曲した海岸線と多くの島々によって形成された、航海の難所と呼ばれる潮流が速い海峡などが数多く存在しています。このような海域を、一般船舶、操業漁船、プレジャーボートなど大小様々な船舶が往来して海上交通はふくそう状態にあり、さらに、台風や濃霧といった厳しい気象条件も加わることから、それぞれの海域で特色のある海難が発生しています。

各地方海難審判庁では、このような各海域での特色のある海難にスポットを当て、テーマを絞り込んだ海難分析を行って地方版海難分析集を発刊し、海難情報の提供と海難防止対策の提言を行っています。

### 関東･東海沿岸における遊漁船衝突海難

「安全運航で楽しい釣りをサポート」



関東・東海沿岸の遊漁船衝突海難について、海難の状況や原因について分析し、再発防止対策の提言をまとめました。

衝突した遊漁船の３割で死傷者が発生　１人死亡、３８人負傷

横浜地方海難審判庁

### ～関門海峡及びその周辺海域における～ 漁船海難と再発防止



関門海峡及びその周辺海域における漁船海難について、海難の実態や原因の分析を行い、その特徴と再発防止策を具体的事例とともにまとめました。

見張り、船位確認、水路調査の三本柱で今日も安全運航！

門司地方海難審判庁

### 漁船海難の再発防止に向けて

～視界良好時に79%発生!～



北海道周辺の漁船衝突海難について、海難の実態や原因の分析を行い、その特徴と再発防止策を具体的事例とともにまとめました。

見張りの重要性を再認識しよう！

函館地方海難審判庁

### ライフジャケット着用に向けて

～あなたと家族を守るために～

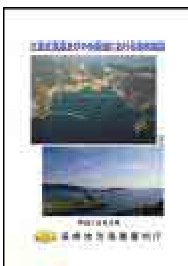



転落を伴う海難について、ライフジャケットの着用状況と死亡率等との関係を調査するとともに、特徴のある海難事例を紹介し、再発防止への提言としてまとめました。

ライフジャケットを着けないと死亡率は約3倍

神戸地方海難審判庁

### 三重式見港及びその周辺における衝突海難



長崎県三重式見港及びその周辺海域で発生した衝突海難について、その実態と原因について分析し、再発防止策をまとめました。

自船の周囲３６０度の見張りを厳重に！

長崎地方海難審判庁

海難の教訓から
安全の創出へ



## ３　海難審判情報誌「マイアニュースレター」

マイアニュースレターは、海難事例を分かりやすく解説した情報誌(全8ページ)で、年間6回発刊しています。




### 平成18年以降の特集記事



No. 29 【居眠り海難】（平成18年1月）
「春眠海難を撲滅せよ！」／「ありますか？『居眠り防止の特効薬』」

No. 30 【霧中海難】（平成18年4月）
「今なら間に合う！『濃霧シーズン直前講座』」

No. 31 【海上交通安全法の航路出入口付近での衝突】（平成18年5月）
「東京湾炎上の危機から３２年　第拾雄洋丸パシフィックアレス衝突事件」

No. 32 【プレジャーボートでの見張り】（平成18年7月）
「マリンレジャーでも見張りが安全の基本です！」

No. 33 【漁船での見張り】（平成18年9月）
「漁船での見張り　３つのポイント」

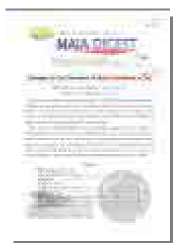
No. 34 【狭水道シリーズ①　来島海峡「中水道」・「西水道」の海難（平成18年11月）
「中水道・西水道での主な海難パターン」／「順中逆西航法の沿革」

No. 35 【霧中での見張り】（平成19年1月）
「レーダー見張りと避航動作」／「霧中海難の事例とレーダー映像」

No. 36 【狭水道シリーズ②　関門海峡早鞆瀬戸の海難】（平成19年4月）
「関門海峡東部海域での衝突・乗揚」／「早鞆瀬戸の最強流速域　潮流分布図」

No. 37 【狭水道シリーズ③　関門海峡西部海域の海難】（平成19年5月）
「関門海峡西部海域での衝突・乗揚」

## ４　英語版情報誌「ＭＡＩＡ　ＤＩＧＥＳＴ」



我が国の国際海上輸送において大きな割合を占める外国籍船に対する情報発信の手段として、海難審判庁では平成18年9月に英文による情報誌「MAIA DIGEST」（マイア・ダイジェスト）を創刊しました。

「MAIA DIGEST」では、台風、霧、狭水道・強潮流など、我が国特有の自然的・地理的条件が関係した外国船の海難事例や、海上交通安全法や港則法の特定航法といった我が国独自の細かな交通ルールが関係した外国船の海難事例などを取り上げ、我が国の交通ルールや水路事情に不慣れな外国人船員にも理解してもらえるよう、分かりやすく編集しています。




### MAIA DIGEST 特集記事

No. 1 【Marine Accidents due to Typhoons（台風）】（平成18年9月）

No. 2 【Marine Accidents in Naka Suido (Channel) and Nishi Suido (Channel) of the Kurushima Kaikyo (Strait)（来島海峡）】（平成19年2月）

No. 3 【Marine Accidents in Fog（霧中）】（平成19年4月）



**「海難分析集」「地方海難分析集」「マイアニュースレター」「MAIA DIGEST」は、全文を「海難審判庁ホームページ(http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm)」でご覧いただけます。**



# 海難審判庁のメール配信サービス

## マイアニュースレター　MAIA DIGEST

海難審判庁では、海難事例をイラスト入りでわかりやすく紹介した『マイアニュースレター』（年に 6 回発刊）を発刊と同時に“無料”でメール配信するサービスを行っています。（PDF ファイル送信）

また、『マイアニュースレター』のメール配信にご登録いただいている方には、『MAIA DIGEST』（年に２～3 回発刊）の発刊時にも、お知らせメールを配信しています。

「船内教育」や「安全教育」を目的として、すでに多くの海運会社や運航管理者にご利用いただいています。

## 新着情報

海難審判庁ホームページに掲載された新着情報の内容を、１週間に1回、電子メールでお知らせする無料サービスです。（テキスト形式）

トップページから
このボタンをクリック！

マイアニュースレター
無料メール配信サービス



新着情報メール
配信サービス受付中！！
Click Here

ご希望の方は、海難審判庁ホームページで
申し込みができますので、是非ご利用ください。

URL　http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm

お待ちしてます。



# 第２節　海難防止活動

## １　関係機関との連携

### (1) 漁船海難防止強化旬間

海難審判庁、海上保安庁、水産庁及び国土交通省の関係行政機関が連携し、平成 18 年 9 月 21 日から 9 月 30 日までの 10 日間を**「漁船海難防止強化旬間」**として、漁業者等の安全意識の高揚・啓発を図るため、海難防止講習会、洋上パトロールや訪船指導などの諸活動を各地で積極的に実施しました。




▸ポスター

**漁船海難防止強化旬間における諸活動**



海上合同パトロールでの
現場指導（長崎港）



海難防止講習会
（横浜市）



訪船指導
（北海道渡島管内）

### (2) ライフジャケットの着用推進




船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則の改正で、平成 20 年 4 月 1 日より、漁船に１人で乗船して漁ろうに従事する場合、連絡手段を確保していても、ライフジャケットの着用が義務付けられます。そのため海難審判庁は、国土交通省、警察庁、水産庁、海上保安庁と連携して、ひとり乗り漁船のライフジャケット着用義務付けを関係者に対し、周知活動を行っています。

◂「ライフジャケット着用義務」のポスター

### (3) 居眠り運航撲滅キャンペーン

平成 18 年 9 月には、門司・長崎地方海難審判庁と門司・長崎地方海難審判理事所が九州地区の関係官庁、関係団体等と連携して、**「居眠り運航撲滅キャンペーン」**を展開し、海難防止講習会などを通じ、内航海運事業者や内航船の乗組員に居眠り運航の撲滅を呼びかけました。






▸九州地区で呼びかけるリーフレット



平成 15 年 2 月に JR 山陽新幹線・岡山駅で発生した運転士による居眠り運転事故がきっかけとなって「睡眠時無呼吸症候群（SAS：Sleep Apnea Syndrome）」が注目されるようになりました。海においても、SAS の正しい理解を呼びかけました。

▸自己診断テストができる SAS のリーフレット
◂内航貨物船の訪船指導




## ２　海難防止講習会

裁決の事例や海難原因の分析結果などを活用して、海難防止に関する活動を積極的に展開し、海事関係者などに海難の再発防止に関する知識や対策などをフィードバックしています。

各種団体や事業者が開催する海難防止講習会や研修会に講師として職員を派遣し、受講者に応じたテーマを選択して、裁決の事例や原因の分析結果から得られた教訓や海難防止対策などについて分かりやすく説明しています。

平成 19 年 4 月には、濃霧の発生しやすい時期の前に、濃霧による狭視界時の海難を防止することを目的として、第三管区海上保安本部が主催する海難防止講習会に講師を派遣しました。講習会では、3 月に刊行した海難分析集「霧中海難」から、海難審判の裁決で明らかになった原因などを取り上げ、海運会社の運航管理者や安全担当者などに対して、霧中海難の再発防止を呼びかけました。



［海難防止講習会］

**～子どもたちに向けた海難審判庁の取組～**

例年 8 月に、各省庁は小中学生向けに施設などを一般公開し「子ども霞が関見学デー」を開催しています。昨年、高等海難審判庁（東京霞が関）では審判廷を開放して、子どもたちに模擬審判を体験してもらいました。参加した子どもたちは審判官や理事官などそれぞれの役になりきり、上手に審判を進め、無事に実演を終えることができました。



［模擬審判］



また、高等海難審判庁には、社会見学や修学旅行などで多くの小中学生が訪れています。海難審判庁の仕事や海の交通ルールなどについてわかりやすく説明しています。

◂［審判廷での説明］

# 第４章　海難の調査と審判

海難審判は、海難の原因を審判によって明らかにし、その発生の防止に寄与することを目的としています。

全国８か所にある地方海難審判理事所（函館、仙台、横浜、神戸、広島、門司、長崎、那覇）では、海難が発生すると直ちに、海難の事実関係や原因の究明に必要な調査及び証拠の集取を行い、地方海難審判庁における海難審判によって海難の態様や原因を明らかにしています。さらに、それらを多角的かつ深度化した分析を行い、その結果を公表して海難の再発防止に役立てています。

## 第１節　海難調査

### 海難発生

海難審判法は、世界のあらゆる水域で発生した日本船の海難、我が国領海内で発生した外国船の海難及び我が国の河川や湖沼で発生した海難を対象としています。







### 認知及び調査

地方海難審判理事所の理事官は､関係官署からの報告や新聞･テレビの報道等により、発生した海難を認知した場合は、直ちに事実関係の調査及び証拠の集取を行います。

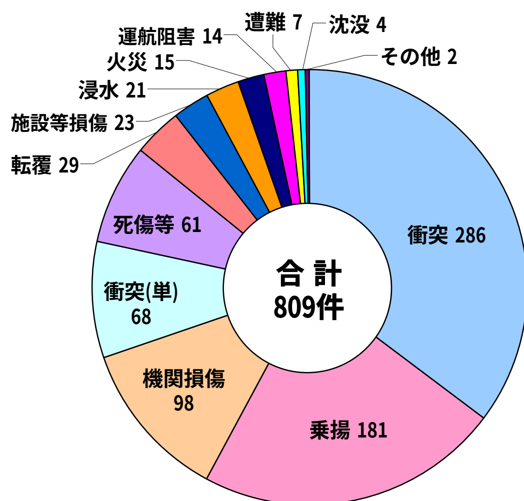
海難は、人の行為、船舶の構造・設備・性能、運航・管理形態、労働環境、海上交通環境、自然現象の諸要素が複合して発生することが多いことから、理事官は、海難関係人との面接調査、船舶その他の場所の検査、海難関係人･官庁からの報告又は帳簿書類・資料の提出、科学的な原因究明が必要なときの鑑定等により、様々な観点から広範囲にヒューマンファクター概念を取り入れた背景要因を含め、事実関係や原因究明に必要な事項について調査し、証拠の集取を行っています。



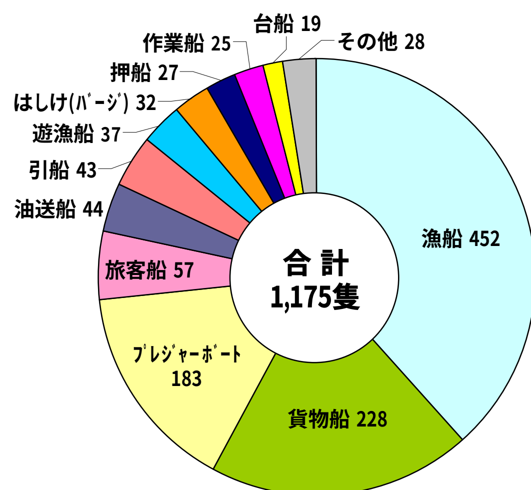

## 審判開始の申立て

理事官は、調査の結果、海難の再発防止のために審判による原因究明が必要と認めたときは、地方海難審判庁にその海難の審判開始の申立てを行います。このとき、海難の原因に関係ある者が、海技士、小型船舶操縦士又は水先人の場合には、それらの者を受審人に指定し、それら以外の者（船舶所有者・船舶管理会社・造船会社・外国人船長など）のときには、指定海難関係人に指定します。

なお、理事官が、審判開始の申立てを行わなかった場合、調査の結果を記載した報告書を作成し、調査の過程で得られた情報も海難防止のための資料として有効に活用することにしています。

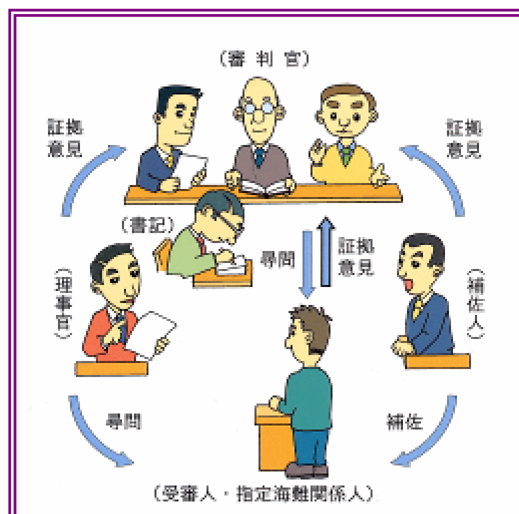



平成 18 年　申立てをした海難の件数




平成 18 年　申立てをした船舶の隻数

# 第２節　海難審判

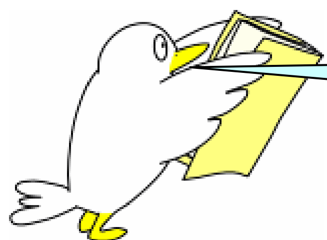



地方海難審判理事所理事官から「審判開始の申立て」があると、地方海難審判庁では海難審判（第一審）を行い、海難の原因を究明します。

海難審判は、公開の審判廷で、審判官 3 名による合議体及び書記が列席し、理事官立会いのもと、受審人、指定海難関係人及び補佐人が出廷して行います。

海難審判の審理は、証拠調や意見陳述を口頭弁論によって行い、その中で必要に応じて、証人、鑑定人、翻訳人に、海難関係人が外国人の場合には通訳人に出頭を求めます。

審理が終結すると、海難の事実及び原因を明らかにした裁決を言い渡し、その際、受審人への懲戒（免許の取消し、業務の停止、戒告）や指定海難関係人への勧告の有無を言い渡します。



言い渡された裁決は、どんな内容だろう・・・

**平成 18 年には、地方海難審判庁（第一審）で 740 件の裁決を言い渡しました。**

裁決に不服があるから第二審請求しようかなぁ。



この第一審の裁決に対して不服がある場合は、裁決言渡の翌日から 7 日以内に高等海難審判庁（東京）に第二審の請求をすることができます。

第二審の請求がない場合は裁決が確定し、言い渡された懲戒等の内容を理事官が執行します。

具体的には、海技免状等を提出させ、業務停止期間中その免状等を保管し、勧告裁決の内容を官報に公示します。

第二審の請求があった場合は、審判官 5 名によって第一審と同様の手続で新たに審理を行い、裁決を言い渡します。

**平成 18 年には、高等海難審判庁（第二審）で 21 件の裁決を言い渡しました。**

また、第一審及び第二審とも、原因の究明に高度かつ専門的な知識・経験を必要とする海難審判には、学識経験者 2 名を参審員として参加させています。

さらに、第二審の裁決に不服がある場合は、裁決言渡の翌日から 30 日以内に東京高等裁判所に裁決取消の行政訴訟を提起することができます。

平成１８年第二審第◎号

裁　　決

旅客船○○○○○丸漁船×××丸衝突事件

受　審　人　☆ ☆ ☆ ☆
本　　籍　＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊
生年月日　昭和＊＊年＊＊月＊＊日
職　　名　○○○○○丸船長
海技免許　三級海技士（航海）
受　審　人　△ △ △ △
本　　籍　＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊
生年月日　昭和＊＊年＊＊月＊＊日
職　　名　×××丸船長
操縦免許　小型船舶操縦士

本件について，平成１８年○○月××日長崎地方海難審判庁の言渡した裁決に対し，海難審判庁理事官海難一郎から第二審の請求があったので，当海難審判庁は，海難審判庁理事官海理三朗出席のうえ審理し，更に次のとおり裁決する。

主　　文

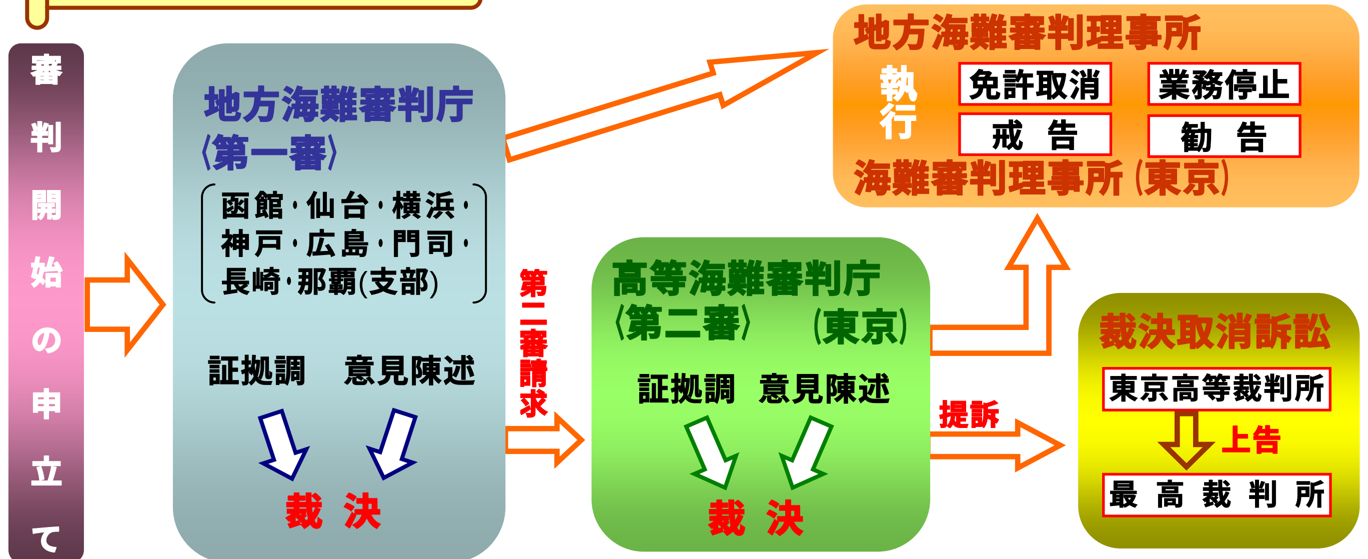
本件衝突は，○○○○○丸が，見張り不十分で，×××丸を避けなかったことによって発生したが，×××丸が，見張り不十分で，衝突を避けるための措置をとらなかったことも一因をなすものである。

受審人☆☆☆☆を戒告する。

受審人△△△△を戒告する。

- 1 -

## 海難審判の流れ




## 海難審判の諸原則



審判廷（神戸）

### 公開主義

海難審判は、誰でも自由に傍聴できます。

### 口頭弁論主義

当事者の主張や立証に十分な機会を与えるため、書面のやりとりのみではなく、審判廷で当事者が口頭により直接弁論します。

### 証拠審判主義

海難審判庁の裁決では、海難の事実及び原因を明らかにし、かつ、証拠によってその事実を認めた理由を明らかにしなければならないことから、原因判断や懲戒・勧告の必要性を判断する基礎となる海難の事実を認定します。事実の認定にあたっては、公正を確保するため、審判で取調べた証拠によらなければなりません。

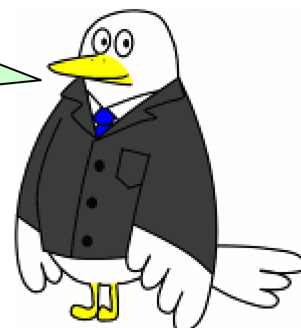
したがって、審判以外に現地での船などの検査や証人への尋問などを行った場合、書面（検査調書や尋問調書）を作成し、審判で証拠調を行わなければなりません。

### 自由心証主義

証拠の証明力は、審判官の自由な判断に委ねられています。

これは、審判官の恣意による判断を許しているのではなく、あくまで経験法則や論理法則にしたがった公正な判断が期待されているからです。

## 参審員参加の事件




参審員参加の目的は、職業的な審判官以外の者を海難審判に参加させることによって、海難審判を民主化させること及び特定の問題について審判官の知識・経験を補うことにあります。

具体的には、各海難審判庁に、学識経験者を国家公務員（非常勤）として、12 名の範囲内で任命し、原因の究明に高度かつ専門的な知識・経験を必要とする事件を審理するにあたり、この中から 2 名をそれぞれの専門分野に応じて参加させています。

平成 18 年に参審員が参加して裁決を言い渡した事件は、第一審 7 件、第二審 1 件です。

**【平成 18 年に参審員が参加して裁決を言い渡した事件（抜粋)】**

| | |
|---|---|
| 18.8.29 言渡<br>第二審<br><br>（裁決取消訴訟に係属中） | **交通船第二可能丸転覆事件**　〈鹿児島県吐噶喇群島口之島水道〉<br>〔概要〕気象海象が悪化する状況の中、乗客 5 名を乗せて口之島から中之島に向けて航行中、主機が自停して漂流しているところ高起した波を受けて転覆した。（乗客全員が行方不明）<br>**参審員の専門分野…船舶工学、漁船工学** |
| 18.1.20 言渡　横浜 | **練習船海王丸乗揚事件**　〈富山県伏木富山港〉<br>〔概要〕台風の接近により、伏木富山港で錨泊中、風浪による船体動揺で船尾が船底に接触し、操船不能となった状態で圧流され、防波堤基部の消波ブロックに乗り揚げた。（乗組員等 26 名が負傷）<br>**参審員の専門分野…気象海象学、海上交通工学** |
| 18.3.28 言渡　広島 | **ケミカルタンカー興和丸乗組員死傷事件**　〈岡山港〉<br>〔概要〕硫化水素ナトリウム水溶液の荷役作業中、船長が、ガスフリーされていない貨物タンクに入って異常を来し、異常に気付いた他の乗組員が防毒マスクを装着しないまま船長の救出に当たっていたところ、硫化水素ガスを吸引して船長ほか 1 名が死亡し、乗組員 2 名が中毒症を受傷した。<br>**参審員の専門分野…環境法等、熱工学・超臨界流体工学** |
| 18.3.30 言渡　神戸 | **ケミカルタンカーつばさ沈没事件**　〈相模灘南部〉<br>〔概要〕北東寄りの強風が吹く中、大島北方沖合に向けて航行中、高まった波浪の打ち込みを受けて甲板上に海水が滞留し、のち右舷側に傾斜しながら船首から沈没した。（船長が死亡）<br>**参審員の専門分野…造船造機、船舶海洋工学** |
| 18.12.8 言渡　函館 | **貨物船ろーろーさろま岸壁衝突事件**　〈北海道釧路港〉<br>〔概要〕強風が吹く中、出港するために左回頭していたところ、岸壁の南東端に衝突した。<br>**参審員の専門分野…気象・海象学、漁船工学** |

# 資　　料　　編

# 資　料　編　目　次

## 第１表　平成 18 年　海難種類別海難原因分類

（単位:原因数）

| 海難種類 ＼ 海難原因 | 衝突 | 衝突（単） | 乗揚 | 沈没 | 転覆 | 遭難 | 行方不明 | 火災 | 爆発 | 機関損傷 | 属具損傷 | 施設等損傷 | 死傷等 | 安全阻害 | 運航阻害 | 浸水 | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 船舶運航管理の不適切 | 10 | 4 | 3 | | | | | 2 | 3 | 3 | | 2 | 10 | | 1 | | 38 |
| 船体・機関・設備の構造・材質・修理不良 | 3 | 2 | | | | | | | | 9 | | | 1 | | | | 15 |
| 発航準備不良 | | | 4 | 1 | 1 | 1 | | | | | | | | | | | 7 |
| 水路調査不十分 | | 3 | 20 | | | | | | | | | 7 | | | | | 30 |
| 針路の選定・保持不良 | 1 | 4 | 20 | | | | | | | | | 3 | 1 | | 1 | | 30 |
| 操船不適切 | 4 | 17 | 7 | 1 | 6 | | | | | | | | 6 | | 2 | 1 | 44 |
| 船位不確認 | | 9 | 44 | | | 1 | | | | | | 9 | | | | | 63 |
| 見張り不十分 | 351 | 7 | 4 | | | | | | | | | 4 | 3 | | | | 369 |
| 居眠り | 22 | 8 | 53 | | | | | | | | | 5 | | | | | 88 |
| 操舵装置・航海計器の整備・取扱不良 | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| 気象・海象に対する配慮不十分 | 2 | 4 | 5 | | 10 | 2 | | | | | | 1 | 4 | | | 1 | 29 |
| 錨泊・係留の不適切 | 5 | 1 | 3 | 3 | 2 | 2 | | | | | | 1 | 1 | | | 2 | 20 |
| 荒天措置不適切 | 3 | | 6 | 2 | 5 | 4 | | | | | | 1 | | | | | 21 |
| 灯火・形象物不表示 | 6 | | | | | | | | | | | | | | | | 6 |
| 信号不履行 | 68 | | | | | | | | | | | | | | | | 68 |
| 速力の選定不適切 | 6 | 3 | 2 | | | | | | | | | | 1 | | | | 12 |
| 航法不遵守 | 115 | | | | | | | | | | | | | | | | 115 |
| 主機の整備・点検・取扱不良 | | | | | | | | 4 | | 49 | | | | | 4 | 5 | 62 |
| 補機等の整備・点検・取扱不良 | | 2 | | | | | | | | 6 | | | 1 | | | 6 | 15 |
| 潤滑油等の管理・点検・取扱不良 | | | | | | | | 2 | | 25 | 1 | | | | 4 | | 32 |
| 電気設備の整備・点検・取扱不良 | 1 | 1 | | | | | | 4 | | | | | | | 1 | | 7 |
| 甲板・荷役等作業の不適切 | | 1 | | 4 | 3 | 1 | | | 2 | | | | 24 | | | | 35 |
| 漁労作業の不適切 | | | | | 2 | | | | | | | | 15 | | | | 17 |
| 旅客・貨物等積載不良 | | 1 | | | 2 | | | | | | | | 5 | | | | 8 |
| 服務に関する指揮・監督の不適切 | 28 | 10 | 17 | | | | | | 1 | 2 | | 2 | 7 | | 3 | | 70 |
| 報告・引継の不適切 | 18 | 2 | 5 | | | | | | | | | | | | | | 25 |
| 火気取扱不良 | | | | | | | | 12 | | | | | | | | | 12 |
| 不可抗力 | | | | | | | | | | | | | 1 | | | | 1 |
| その他 | 3 | 2 | 3 | 1 | 2 | 1 | | | | 6 | | | 7 | | | | 25 |
| 合　計 | 646 | 81 | 196 | 12 | 33 | 12 | | 24 | 6 | 100 | 1 | 35 | 87 | | 16 | 15 | 1,264 |
| 裁　決　件　数 | 270 | 58 | 162 | 6 | 27 | 9 | | 16 | 3 | 82 | 1 | 28 | 53 | | 13 | 12 | 740 |
| 裁決の対象となった船舶隻数 | 568 | 63 | 167 | 7 | 30 | 10 | | 18 | 3 | 82 | 1 | 31 | 56 | | 13 | 12 | 1,061 |
| 海難の原因ありとされた船舶隻数 | 496 | 58 | 162 | 7 | 27 | 9 | | 16 | 3 | 82 | 1 | 28 | 55 | | 13 | 12 | 969 |

**※裁決では、１隻の船舶について複数の原因を示すことがあります。**

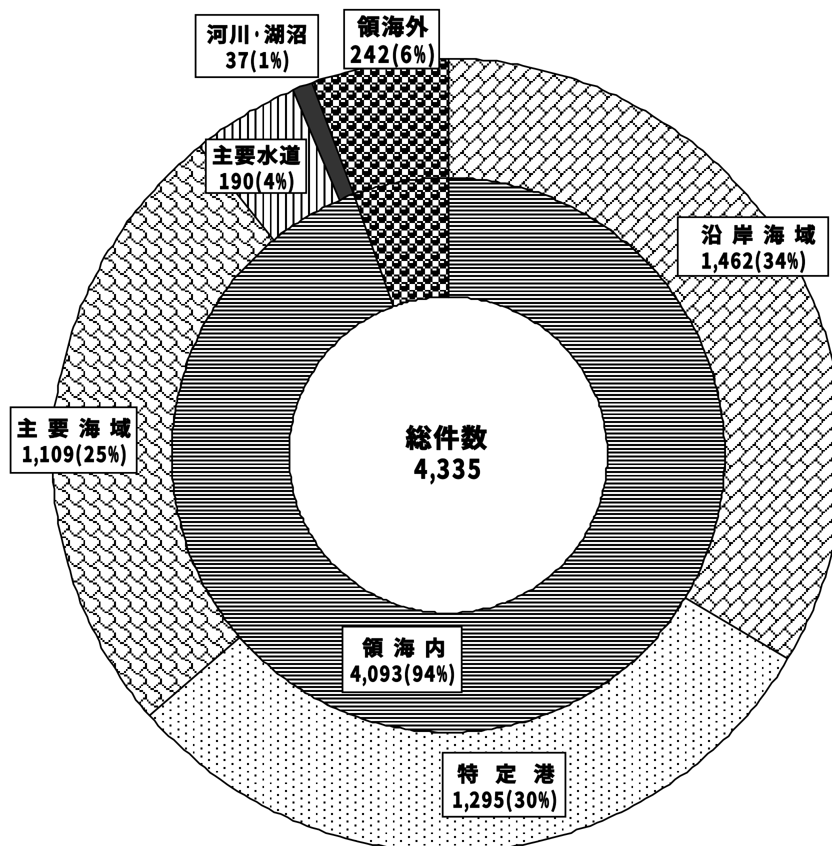
## 第２表　平成18年　船種別海難原因分類

（単位：原因数）

| 海難原因＼船種 | 旅客船 | 貨物船 | 油送船 | 漁船 | 引船 | 押船 | 作業船 | はしけ（バージ） | 台船 | 交通船 | 水先船 | 公用船 | 遊漁船 | 瀬渡船 | プレジャーボート | その他 | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 船舶運航管理の不適切 | 15 | 12 | 4 | 4 | | | | | | | | | | | 1 | 2 | 38 |
| 船体・機関・設備の構造・材質・修理不良 | 3 | 3 | 1 | 8 | | | | | | | | | | | | | 15 |
| 発航準備不良 | 1 | | | 3 | | 2 | | | | | | | | | 1 | | 7 |
| 水路調査不十分 | 1 | 9 | 2 | 3 | | 1 | 1 | | | | | | | | 12 | 1 | 30 |
| 針路の選定・保持不良 | 5 | 2 | 2 | 3 | 2 | | | | | | | 1 | 2 | 1 | 12 | | 30 |
| 操船不適切 | 13 | 8 | 1 | 10 | 1 | 1 | 1 | | | | | | | | 9 | | 44 |
| 船位不確認 | 5 | 21 | 1 | 14 | 2 | 1 | | | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 15 | | 63 |
| 見張り不十分 | 7 | 69 | 18 | 178 | 7 | 8 | 2 | | | 2 | | | 22 | 1 | 48 | 7 | 369 |
| 居眠り | 1 | 35 | 3 | 41 | 2 | 1 | 1 | | | | | | 1 | 1 | 2 | | 88 |
| 操舵装置・航海計器の整備・取扱不良 | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| 気象・海象に対する配慮不十分 | 5 | 4 | 2 | 6 | | 1 | | | | | | | | | 10 | 1 | 29 |
| 錨泊・係留の不適切 | 1 | 7 | | 6 | | | | | 1 | | | 1 | 2 | | 2 | | 20 |
| 荒天措置不適切 | | 10 | | 5 | 1 | | | | | | | 1 | | | 3 | 1 | 21 |
| 灯火・形象物不表示 | | 1 | | 3 | | | | | 1 | | | | | | 1 | | 6 |
| 信号不履行 | 1 | 23 | 2 | 22 | 1 | 4 | | | | | | | 2 | | 13 | | 68 |
| 速力の選定不適切 | 1 | 7 | 1 | | | | | | | | | | | | 3 | | 12 |
| 航法不遵守 | 3 | 50 | 5 | 30 | 2 | 3 | 2 | | | | | | | | 20 | | 115 |
| 主機の整備・点検・取扱不良 | 2 | 13 | 2 | 39 | | 1 | | | | 1 | | | | | 3 | 1 | 62 |
| 補機等の整備・点検・取扱不良 | 3 | 1 | 1 | 8 | | | | | | 1 | | | | | 1 | | 15 |
| 潤滑油等の管理・点検・取扱不良 | | 6 | | 22 | | 1 | | | | | | | | | 2 | 1 | 32 |
| 電気設備の整備・点検・取扱不良 | 1 | 1 | 1 | 4 | | | | | | | | | | | | | 7 |
| 甲板・荷役等作業の不適切 | 5 | 11 | 2 | 5 | 2 | | 4 | | | | | | 2 | | 2 | 2 | 35 |
| 漁労作業の不適切 | | | | 17 | | | | | | | | | | | | | 17 |
| 旅客・貨物等積載不良 | 2 | | | 1 | | | | | | | | | 2 | | 3 | | 8 |
| 服務に関する指揮・監督の不適切 | 4 | 30 | 6 | 20 | 2 | 3 | 1 | | | | | 1 | | | 3 | | 70 |
| 報告・引継の不適切 | | 13 | 2 | 9 | | 1 | | | | | | | | | | | 25 |
| 火気取扱不良 | 3 | 5 | | 3 | | | | | | | | | | | 1 | | 12 |
| 不可抗力 | | | | 1 | | | | | | | | | | | | | 1 |
| その他 | 2 | 1 | | 8 | | | | | | | | | 3 | | 11 | | 25 |
| 合計 | 84 | 342 | 56 | 473 | 22 | 28 | 12 | 0 | 2 | 5 | 0 | 5 | 37 | 4 | 178 | 16 | 1,264 |
| 裁決の対象となった船舶隻数 | 56 | 241 | 41 | 398 | 19 | 26 | 9 | 24 | 12 | 6 | 0 | 4 | 34 | 4 | 167 | 20 | 1,061 |
| 海難の原因ありとされた船舶隻数 | 53 | 234 | 39 | 387 | 17 | 20 | 8 | 0 | 1 | 5 | 0 | 3 | 32 | 4 | 154 | 12 | 969 |

**※裁決では、１隻の船舶について複数の原因を示すことがあります。**

### 第3図　平成18年　発生水域別件数（理事官が認知したもの）




### 第4表　平成18年　特定港、湖・河川における海難種類別発生件数（理事官が認知したもの）

（単位：件）

| 特定港＼海難種類 | 衝突 | 衝突(単) | 乗揚 | 沈没 | 転覆 | 遭難 | 浸水 | 火災 | 機関損傷 | 死傷等 | 属具損傷 | 施設等損傷 | 安全・運航阻害 | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 根室 | | 1 | | | | | | | | | | | | 1 |
| 釧路 | | 7 | 1 | | | 2 | | | 3 | 1 | 1 | | | 15 |
| 苫小牧 | 1 | 4 | 1 | | | 2 | | | | 1 | 2 | | | 11 |
| 室蘭 | | 7 | 1 | | | 1 | 1 | | | | 1 | | | 11 |
| 函館 | 2 | 6 | | | | | | | 1 | | | | | 9 |
| 小樽 | 1 | | 1 | | 1 | | | 1 | 1 | 1 | | | | 6 |
| 留萌 | | | | | | 1 | | | | | | | | 1 |
| 稚内 | | 1 | 1 | | | | | | | | | | | 2 |
| 青森 | | 1 | | | | 1 | | | | | | | | 2 |
| 八戸 | | 1 | | | | 4 | | | 7 | 1 | | | | 13 |
| 釜石 | | | | | | 1 | | | | | | 1 | | 2 |
| 仙台塩釜 | 1 | 7 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | 2 | | 13 |
| 秋田船川 | | 3 | 2 | | | 3 | | | | | | | | 8 |
| 酒田 | | 1 | | | | | | | | | | | | 1 |
| 小名浜 | | 2 | | | | | | | 1 | | | | | 3 |
| 鹿島 | 2 | 7 | | | | 7 | | | 1 | 1 | | 2 | | 20 |
| 木更津 | | 2 | | | | 3 | | | | | | | | 5 |
| 千葉 | 4 | 16 | 17 | | | 13 | 1 | | | | 2 | 2 | 1 | 56 |
| 京浜(東京区) | 10 | 5 | 7 | | | 10 | | 1 | 2 | 2 | 1 | 3 | | 41 |
| 京浜(川崎区) | 3 | 7 | 9 | | | 14 | 1 | | 5 | | 3 | | | 42 |
| 京浜(横浜区) | 9 | 13 | 11 | 1 | | 14 | 1 | | 6 | 1 | 6 | | | 62 |
| 横須賀 | 7 | | 1 | | | 3 | | | | 1 | | 1 | | 13 |
| 直江津 | | 1 | 1 | | | | | | | | | | | 2 |
| 新潟 | | 2 | 2 | | | 3 | | | 1 | | 1 | | | 9 |
| 両津 | | | 1 | | | | | | | | | | | 1 |
| 伏木富山 | | 2 | 1 | | | 1 | | 1 | 1 | 1 | | | | 7 |
| 七尾 | | 1 | 1 | | | | | | | | | | | 2 |
| 敦賀 | 2 | | | | | 1 | | | | 1 | | | | 4 |

| 特定港＼海難種類 | 衝突 | 衝突(単) | 乗揚 | 沈没 | 転覆 | 遭難 | 浸水 | 火災 | 機関損傷 | 死傷等 | 属具損傷 | 施設等損傷 | 安全･運航阻害 | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 清水 | 2 | 6 | 3 | | | 1 | | | 1 | | 1 | | | 14 |
| 衣浦 | | 4 | 4 | | | | | | 1 | | | | | 9 |
| 名古屋 | 2 | 12 | 9 | | 1 | 13 | | | 4 | 2 | | 1 | | 44 |
| 四日市 | | 2 | 4 | | | 4 | | | 3 | | | | | 13 |
| 舞鶴 | | 1 | | | | | | | | | | 1 | | 2 |
| 阪南 | 2 | 1 | 1 | | | 8 | | | | | | | | 12 |
| 大阪 | 5 | 10 | 30 | | | 47 | 1 | | 7 | | 2 | 1 | 1 | 104 |
| 神戸 | 7 | 13 | 1 | | | 31 | 1 | | 5 | 2 | | 1 | | 61 |
| 尼崎西宮芦屋 | 2 | 5 | 23 | | | 15 | | | 1 | | | | | 46 |
| 東播磨 | | 2 | 7 | | | 7 | 1 | | 2 | | | | | 19 |
| 姫路 | 1 | 4 | 17 | | | 5 | | 1 | 3 | | | 1 | 1 | 33 |
| 田辺 | | | 1 | | | | | | | | | | | 1 |
| 和歌山下津 | 1 | 2 | 7 | | 1 | 8 | | | | | | | 1 | 20 |
| 境 | 1 | 1 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | | | 5 |
| 浜田 | | 2 | | | | | | | | 1 | | 1 | | 4 |
| 宇野 | 1 | | | | | 3 | | | | 1 | | 1 | | 6 |
| 水島 | 4 | 4 | 13 | | | 2 | | 1 | 1 | | 1 | 1 | | 27 |
| 福山 | 2 | 5 | 7 | | | 2 | | | 2 | | 1 | 4 | | 23 |
| 尾道糸崎 | 2 | | 3 | | | 6 | | 1 | 3 | | | | | 15 |
| 呉 | 3 | 8 | 3 | | | 13 | 1 | | 2 | | | | | 30 |
| 広島 | 1 | 7 | 6 | | | 13 | | | 2 | | | | | 29 |
| 岩国 | | 4 | 3 | | | 3 | | | | | | | | 10 |
| 徳山下松 | 2 | 7 | 9 | | | 10 | 1 | | 1 | | | 2 | | 32 |
| 宇部 | 1 | 8 | 15 | | | 4 | | | 3 | | 1 | 2 | | 34 |
| 萩 | | | 1 | | | | | | | | | | | 1 |
| 関門(若松区) | 3 | 7 | 11 | | | 9 | | | 3 | 1 | 1 | 3 | | 38 |
| 関門(若松区外) | 9 | 14 | 21 | | | 19 | 2 | | 3 | | | 1 | | 69 |
| 徳島小松島 | 1 | | 4 | | | 4 | | | | | | | | 9 |
| 坂出 | | 2 | 3 | | | 1 | | | 1 | | | | | 7 |
| 高松 | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | | | | 3 |
| 松山 | 1 | 8 | 3 | | | 5 | 1 | | 1 | | | | | 19 |
| 今治 | | | 1 | | | 2 | | | 3 | | | | | 6 |
| 新居浜 | | 2 | 4 | | | 1 | | | 1 | | 1 | 1 | | 10 |
| 高知 | | 3 | 9 | | | 2 | | | 1 | | | | | 15 |
| 博多 | 2 | 3 | 6 | | | 2 | 1 | | 2 | 1 | | 4 | | 21 |
| 三池 | 1 | | 2 | | | 2 | | | | | | | | 5 |
| 唐津 | | | 1 | | | 1 | | | | | 1 | | | 3 |
| 長崎 | 2 | 3 | | | | 6 | | | 1 | | | 1 | | 13 |
| 佐世保 | 1 | 1 | | | | 2 | | | | | 1 | 2 | | 7 |
| 厳原 | | | 1 | | | | | | | | | | | 1 |
| 三角 | | | 1 | | | 1 | | | | | | | | 2 |
| 大分 | 1 | 7 | 4 | | | 2 | | | 2 | 1 | 3 | 1 | | 21 |
| 細島 | | | | | | 1 | | | | | | | | 1 |
| 鹿児島 | 2 | 5 | 3 | | | 9 | | | 3 | | | 1 | | 23 |
| 名瀬 | | 1 | | | 1 | | | | | 1 | | | | 3 |
| 金武中城 | 1 | | 2 | | | | | | 1 | | | | | 4 |
| 那覇 | 1 | 2 | 1 | | | 1 | | | 2 | 1 | | | | 8 |
| 田子の浦 | 1 | 1 | 1 | | | 2 | | | | | | | | 5 |
| むつ小川原 | | | 1 | | | | | | | | | | | 1 |
| 伊万里 | | | 1 | | | 1 | | | 2 | | | 1 | | 5 |
| 金沢 | | 1 | 2 | | | 1 | | | 1 | | | | | 5 |
| 三島川之江 | | 2 | 1 | | | 3 | | | 1 | | | 1 | | 8 |
| 石巻 | 1 | 2 | | | | | | 1 | 1 | 1 | | | | 6 |
| 日立 | | | | | | | | | | | | 1 | | 1 |
| 泉洲 | | | | | | 1 | | | | | | | | 1 |
| 三河 | 2 | 1 | 5 | | | 8 | | | 1 | 1 | | 1 | | 19 |
| 合計 | 110 | 270 | 316 | 1 | 4 | 368 | 13 | 7 | 101 | 26 | 30 | 45 | 4 | 1,295 |
| 湖・河川 | 5 | 2 | 8 | | 2 | 9 | | 1 | 1 | 7 | | 1 | 1 | 37 |

**注：海難が発生していない特定港は、掲載していない。**

**＊海難発生件数の統計**

**理事官が海難を認知するには、海上保安官からの「海難発生通知書」または船長からの船員法第 19 条による「海難報告書」などがあります。流木等の浮流物接触や軽度の船底接触などの比較的軽微な海難は遭難又は乗揚の海難種類に含めて統計処理をしています。**

### 第 5 表　平成 18 年　主要水道における海難種類別発生件数（理事官が認知したもの）

(単位:件)

| 主要水道＼海難種類 | 衝突 | 衝突(単) | 乗揚 | 沈没 | 転覆 | 遭難 | 浸水 | 火災 | 機関損傷 | 死傷等 | 施設等損傷 | 安全･運航阻害 | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 浦賀水道 | 4 | 5 | 7 | | 1 | 7 | | | 1 | 1 | 1 | | 27 |
| 伊良湖水道 | 1 | | | | | | | | | | | | 1 |
| 師崎水道 | | | 2 | | | 2 | | | | | 1 | | 5 |
| 布施田水道 | | | 1 | | | | | | | | | | 1 |
| 明石海峡 | 5 | 5 | 7 | | | 23 | | | 3 | | | | 43 |
| 友ヶ島水道 | 1 | 1 | 4 | | | 4 | | | | | | | 10 |
| 鳴門海峡 | 2 | 1 | 8 | | | 8 | | | 1 | | | | 20 |
| 直島水道 | 1 | 1 | 6 | | | 1 | | | | | | | 9 |
| 来島海峡 | 4 | 1 | 7 | 1 | | 7 | | | 6 | | | | 26 |
| 三原瀬戸 | 1 | | | | | 2 | | | 1 | | | | 4 |
| 釣島水道 | | | | | | 2 | | | | | | | 2 |
| 音戸瀬戸 | 1 | 1 | 1 | | | 1 | | | 1 | | | | 5 |
| 大畠瀬戸 | | 1 | 3 | | | 2 | | | | | | | 6 |
| 上関海峡 | 1 | | | | | | | | | | | | 1 |
| 速吸瀬戸 | | 1 | | | | 2 | | | 1 | | | | 4 |
| 関門海峡 | 4 | | 1 | | | 9 | | | | | | 1 | 15 |
| 倉良瀬戸 | 1 | | 1 | | 1 | 2 | | | | | | | 5 |
| 平戸瀬戸 | | | 3 | | | 1 | 1 | 1 | | | | | 6 |
| 合計 | 26 | 17 | 51 | 1 | 2 | 73 | 1 | 1 | 14 | 1 | 2 | 1 | 190 |

### 第 6 表　平成 18 年　主要海域における海難種類別発生件数（理事官が認知したもの）

(単位:件)

| 主要海域＼海難種類 | 衝突 | 衝突(単) | 乗揚 | 沈没 | 転覆 | 船体行方不明 | 遭難 | 浸水 | 火災 | 爆発 | 機関損傷 | 死傷等 | 属具損傷 | 施設等損傷 | 安全･運航阻害 | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 津軽海峡 | 2 | 2 | 2 | | 2 | | 4 | | | | 1 | 2 | | 1 | 1 | 17 |
| 陸奥湾 | | | | | 1 | | | | 1 | | 1 | 2 | | | | 5 |
| 東京湾 | 9 | 1 | 5 | | | | 6 | | | | 3 | 2 | 1 | 2 | | 29 |
| 伊勢湾 | 5 | 2 | 10 | | | | 20 | 1 | | | 1 | 3 | 1 | 4 | | 47 |
| 三河湾 | 1 | 2 | 6 | | | | 4 | | | | 1 | 1 | 1 | | | 16 |
| 紀伊水道 | 4 | 3 | 29 | | 2 | | 14 | | 1 | | 6 | 1 | | | 1 | 61 |
| 大阪湾 | 8 | 1 | 5 | | | 1 | 17 | 1 | | | 3 | | | 1 | 2 | 39 |
| 播磨灘 | 12 | 8 | 28 | | | | 36 | 2 | 1 | | 7 | | | 3 | 1 | 98 |
| 備讃海域東部 | 11 | 6 | 33 | | | | 26 | | | 1 | 3 | 1 | | 3 | | 84 |
| 備讃海域西部 | 14 | 7 | 37 | | 1 | | 36 | | 2 | | 5 | 2 | 3 | 2 | | 109 |
| 備後･燧灘 | 7 | 3 | 16 | | 1 | | 16 | 1 | | | 1 | | 1 | 4 | | 50 |
| 安芸灘･広島湾 | 21 | 32 | 53 | 2 | 1 | | 112 | | 3 | | 16 | 8 | 2 | 7 | | 257 |
| 伊予灘 | 14 | 3 | 24 | | | | 31 | 4 | | | 5 | 2 | 1 | | 1 | 85 |
| 周防灘 | 11 | 10 | 32 | | | | 33 | | | | 11 | 1 | 7 | 3 | 1 | 109 |
| 豊後水道 | 10 | 7 | 14 | | | | 14 | | 1 | | 9 | 4 | 2 | 3 | | 64 |
| 島原湾･八代海 | 3 | 5 | 9 | 1 | 1 | | 12 | | | | 1 | 4 | 1 | 2 | | 39 |
| 合計 | 132 | 92 | 303 | 3 | 9 | 1 | 381 | 9 | 9 | 1 | 74 | 33 | 20 | 35 | 7 | 1,109 |

## 第7表　平成18年　沿岸海域及び領海外における海難種類別発生件数（理事官が認知したもの）

（単位：件）

| 海難種類／沿岸海域 | 衝突 | 衝突(単) | 乗揚 | 沈没 | 転覆 | 船体行方不明 | 遭難 | 浸水 | 火災 | 機関損傷 | 死傷等 | 属具損傷 | 施設等損傷 | 安全・運航阻害 | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 雄冬岬～紋別 | 3 | 2 | 8 | | | | 8 | | | 5 | 6 | | | | 32 |
| 紋別～十勝川口 | 3 | 5 | 2 | 1 | 1 | | 10 | | 1 | 6 | 4 | 3 | 2 | | 38 |
| 十勝川口～白神岬 | 6 | 3 | 2 | 1 | 2 | | 19 | | 1 | 9 | 5 | 1 | | 1 | 50 |
| 白神岬～雄冬岬 | 5 | | 6 | | 2 | | 7 | 3 | 2 | 4 | 4 | | | 3 | 36 |
| 尻屋埼～魹ヶ埼 | 2 | 3 | | | 2 | | 16 | | | 5 | | | | | 28 |
| 魹ヶ埼～阿武隈川口 | 7 | 1 | 4 | 1 | 6 | | 19 | | 2 | 19 | 4 | | 1 | | 64 |
| 阿武隈川口～犬吠埼 | 2 | 6 | 4 | | 3 | 1 | 17 | 1 | | 10 | 4 | 2 | | | 50 |
| 犬吠埼～野島埼 | 6 | 1 | 6 | | 2 | | 18 | 1 | 1 | 6 | | | | | 41 |
| 野島埼～天竜川口 | 25 | 13 | 28 | 1 | 9 | | 47 | 1 | 1 | 13 | 4 | | 3 | | 145 |
| 天竜川口～新宮川口 | 9 | 1 | 14 | 1 | 1 | | 26 | 2 | | 5 | 1 | | 6 | | 66 |
| 新宮川口～日ノ御埼 | 7 | 3 | 9 | 1 | | | 29 | 1 | 1 | 5 | 1 | | 1 | 1 | 59 |
| 蒲生田埼～高茂埼 | 7 | 3 | 10 | | 1 | | 21 | | | 3 | 1 | | | 1 | 47 |
| 竜飛埼～鼠ヶ関 | 3 | | 3 | | 4 | 1 | 3 | | 3 | 6 | 3 | | | | 26 |
| 鼠ヶ関～糸魚川 | 3 | 5 | 3 | | 1 | | 5 | | | 4 | 5 | | | | 26 |
| 糸魚川～経ヶ岬 | 6 | 1 | 7 | | 1 | | 12 | 1 | 1 | 1 | 6 | | 1 | 2 | 39 |
| 経ヶ岬～川尻岬 | 8 | 5 | 22 | | 3 | | 30 | 2 | 2 | 11 | 4 | 2 | 2 | | 91 |
| 隠岐諸島 | 1 | 2 | 1 | | 1 | | 7 | 1 | | 3 | | 1 | | | 17 |
| 川尻岬～烏帽子島 | 19 | | 20 | | | | 30 | | 2 | 5 | 7 | 6 | 2 | | 91 |
| 対馬列島 | 4 | | 1 | | | | 5 | 1 | | 4 | | | | | 15 |
| 烏帽子島～坊ノ岬 | 31 | 20 | 42 | 2 | 5 | | 61 | 1 | 5 | 23 | 11 | 28 | 4 | 4 | 237 |
| 坊ノ岬～鶴御埼 | 15 | 9 | 19 | | 5 | | 49 | 1 | 1 | 14 | 3 | 3 | 2 | | 121 |
| 南西諸島 | 8 | 11 | 31 | 1 | 10 | | 53 | | 2 | 13 | 5 | 2 | | 2 | 138 |
| 南方列島 | | 4 | | | | | | | | | | | | 1 | 5 |
| 合計 | 180 | 98 | 242 | 9 | 59 | 2 | 492 | 16 | 25 | 174 | 78 | 48 | 24 | 15 | 1,462 |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 領海外 | 31 | 4 | 7 | 0 | 2 | 0 | 65 | 3 | 3 | 77 | 24 | 24 | 1 | 1 | 242 |

## 第 8 表　平成 18 年　船種・海難種類別発生隻数（理事官が認知したもの）

（単位：隻）

| 船種＼海難種類 | | 衝突 | 衝突（単） | 乗揚 | 沈没 | 転覆 | 行方不明船体 | 遭難 | 浸水 | 火災 | 爆発 | 機関損傷 | 死傷等 | 属具損傷 | 施設等損傷 | 安全・運航阻害 | 計 | 構成比（%） |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 旅客船 | | 34 | 111 | 23 | | 1 | | 234 | | | | 42 | 8 | 2 | 5 | 4 | 464 | 9 |
| 貨物船 | | 243 | 215 | 519 | | 1 | | 437 | 11 | 7 | 1 | 142 | 15 | 41 | 49 | 4 | 1,685 | 33 |
| 油送船 | | 61 | 39 | 95 | | | | 203 | 8 | 2 | | 40 | 2 | 15 | 5 | 1 | 471 | 9 |
| 漁　船 | | 300 | 33 | 66 | 7 | 34 | | 125 | 16 | 31 | | 181 | 79 | 45 | 10 | 4 | 931 | 18 |
| 引　船 | | 81 | 29 | 55 | 2 | 2 | | 228 | 4 | 1 | | 12 | 10 | 1 | 14 | 1 | 440 | 9 |
| 押　船 | | 23 | 22 | 86 | | 1 | | 63 | | 2 | | 4 | 2 | 14 | 13 | 2 | 232 | 5 |
| 作業船 | | 19 | 9 | 26 | 4 | 3 | | 51 | 1 | | | | 1 | 2 | 2 | 1 | 119 | 2 |
| はしけ | | 30 | 6 | 49 | 1 | 1 | | 20 | 1 | 1 | | | | 4 | 6 | | 119 | 2 |
| 台　船 | | 28 | 9 | 14 | 1 | 1 | | 21 | | | | | 9 | | 7 | | 90 | 2 |
| 交通船 | | 9 | 6 | 2 | | | | 15 | | | | 2 | | | 1 | | 35 | 1 |
| 水先船 | | | | | | | | 4 | | | | | 1 | | | | 5 | 0 |
| 公用船 | | 9 | 3 | 3 | | 1 | | 7 | | | | 4 | | 1 | 1 | | 29 | 1 |
| 遊漁船 | | 34 | 3 | 13 | | 3 | | 1 | 1 | 2 | | 5 | 4 | | | 1 | 67 | 2 |
| 瀬渡船 | | 3 | 1 | 4 | | | | | | 1 | | | 1 | | | | 10 | 0 |
| プレジャーボート | モーターボート | 85 | 13 | 31 | 1 | 28 | 2 | 12 | 2 | 2 | | 6 | 13 | | 10 | 8 | 213 | 4 |
| | 水上オートバイ | 32 | 1 | 2 | | 1 | 1 | 2 | | | | 1 | 28 | | | 1 | 69 | 1 |
| | ヨット | 4 | | 8 | | 1 | | 3 | | | | | 4 | | 2 | 1 | 23 | 1 |
| | ボート | 7 | | | | 3 | | | | | | | 4 | | | 2 | 16 | 0 |
| | カヌー | | | | | 1 | | | | | | | | | | | 1 | 0 |
| | 小計 | 128 | 14 | 41 | 1 | 34 | 3 | 17 | 2 | 2 | | 7 | 49 | | 12 | 12 | 322 | 6 |
| その他 | | 11 | 5 | 5 | 1 | 1 | | 21 | | | | 3 | | 2 | 1 | | 50 | 1 |
| 不　詳 | | 9 | | | | | | 3 | | | | | | | | | 12 | 0 |
| 計 | | 1,022 | 505 | 1,001 | 17 | 83 | 3 | 1,450 | 44 | 49 | 1 | 442 | 181 | 127 | 126 | 30 | 5,081 | 100 |

## 第9表　平成18年　トン数・海難種類別発生隻数（理事官が認知したもの）

（単位：隻）

| 海難種類＼総トン数 | 20トン未満 | 20～100 | 100～200 | 200～500 | 500～1,600 | 1,600～3,000 | 3,000～5,000 | 5,000～10,000 | 10,000～30,000 | 30,000以上 | 不詳 | 計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 衝　突 | 348 | 53 | 100 | 124 | 60 | 33 | 23 | 23 | 16 | 19 | 223 | 1,022 |
| 衝突（単） | 65 | 29 | 85 | 129 | 79 | 24 | 22 | 24 | 14 | 4 | 30 | 505 |
| 乗　揚 | 161 | 40 | 236 | 357 | 73 | 17 | 12 | 8 | 1 | 2 | 94 | 1,001 |
| 沈　没 | 7 | 2 | 1 | 1 | | | | 1 | | | 5 | 17 |
| 転　覆 | 40 | | 2 | 2 | | | | | | | 39 | 83 |
| 遭　難 | 250 | 173 | 425 | 291 | 155 | 33 | 15 | 15 | 16 | 2 | 75 | 1,450 |
| 浸　水 | 11 | 3 | 11 | 12 | 3 | | | | | | 4 | 44 |
| 火　災 | 32 | 2 | 3 | 4 | 4 | | | | 1 | 1 | 2 | 49 |
| 爆　発 | | | | 1 | | | | | | | | 1 |
| 機関損傷 | 75 | 40 | 127 | 115 | 39 | 7 | 8 | 8 | 13 | 2 | 8 | 442 |
| 死傷等 | 78 | 7 | 20 | 12 | 5 | 1 | 1 | 4 | 6 | 1 | 46 | 181 |
| その他 | 47 | 23 | 56 | 65 | 31 | 10 | 6 | 3 | 1 | 1 | 43 | 286 |
| 合　計 | 1,114 | 372 | 1,066 | 1,113 | 449 | 125 | 87 | 86 | 68 | 32 | 569 | 5,081 |
| 構成比（%） | 22 | 7 | 21 | 22 | 9 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 11 | 100 |

## 第 10 表　平成 18 年　トン数・船種別発生隻数（理事官が認知したもの）

（単位：隻）

| 船種 ＼ 総トン数 | | 20t未満 | 20～100 | 100～200 | 200～500 | 500～1,600 | 1,600～3,000 | 3,000～5,000 | 5,000～10,000 | 10,000～30,000 | 30,000以上 | 不詳 | 計 | 構成比(%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 旅客船 | | 86 | 80 | 61 | 53 | 78 | 31 | 19 | 20 | 33 | 1 | 2 | 464 | 9 |
| 貨物船 | | 4 | 13 | 470 | 737 | 210 | 64 | 46 | 57 | 34 | 24 | 26 | 1,685 | 33 |
| 油送船 | | 11 | 57 | 118 | 122 | 117 | 18 | 16 | 1 | 1 | 7 | 3 | 471 | 9 |
| 漁　船 | | 540 | 104 | 141 | 93 | 13 | | 1 | 2 | | | 37 | 931 | 18 |
| 引　船 | | 144 | 66 | 150 | 66 | 1 | | | | | | 13 | 440 | 9 |
| 押　船 | | 89 | 17 | 95 | 23 | 1 | | | | | | 7 | 232 | 5 |
| 作業船 | | 37 | 16 | 14 | 3 | 5 | 2 | 2 | 1 | | | 39 | 119 | 2 |
| はしけ | | | | 3 | 5 | 9 | 3 | 1 | 1 | | | 97 | 119 | 2 |
| 台　船 | | 1 | | 1 | 2 | 8 | 5 | | | | | 73 | 90 | 2 |
| 交通船 | | 27 | 1 | 1 | | | | | | | | 6 | 35 | 1 |
| 水先船 | | 5 | | | | | | | | | | | 5 | 0 |
| 公用船 | | 1 | 8 | 6 | 5 | 3 | 2 | | 1 | | | 3 | 29 | 1 |
| 遊漁船 | | 55 | | | | | | | | | | 12 | 67 | 2 |
| 瀬渡船 | | 8 | | | | | | | | | | 2 | 10 | 0 |
| プレジャーボート | モーターボート | 60 | 2 | | | | | | | | | 151 | 213 | 4 |
| | 水上オートバイ | 25 | | | | | | | | | | 44 | 69 | 1 |
| | ヨット | 8 | | | | | | | | | | 15 | 23 | 1 |
| | ボート | 1 | | | | | | | | | | 15 | 16 | 0 |
| | カヌー | | | | | | | | | | | 1 | 1 | 0 |
| | 小計 | 94 | 2 | | | | | | | | | 226 | 322 | 6 |
| その他 | | 12 | 7 | 6 | 4 | 4 | | 2 | 3 | | | 12 | 50 | 1 |
| 不　詳 | | | 1 | | | | | | | | | 11 | 12 | 0 |
| 計 | | 1,114 | 372 | 1,066 | 1,113 | 449 | 125 | 87 | 86 | 68 | 32 | 569 | 5,081 | 100 |

## 第 11 表　平成 18 年　海難種類別・死傷者等の状況（理事官が認知したもの）

(単位：人)

| 区分 / 事件種類 | 船員 | | | 旅客 | | | その他 | | | 小計 | | | 合計 | 構成比 (%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 死亡 | 行方不明 | 負傷 | 死亡 | 行方不明 | 負傷 | 死亡 | 行方不明 | 負傷 | 死亡 | 行方不明 | 負傷 | | |
| 衝　突 | 16 | 2 | 85 | 1 | | 36 | | | 31 | 17 | 2 | 152 | 171 | 25 |
| 衝突(単) | 4 | | 18 | | | 14 | 1 | | 10 | 5 | | 42 | 47 | 7 |
| 乗　揚 | 10 | 4 | 7 | | | 24 | | | 7 | 10 | 4 | 38 | 52 | 8 |
| 沈　没 | | | 4 | | | | | | | | | 4 | 4 | 1 |
| 転　覆 | 18 | 4 | 4 | 2 | 5 | 14 | 5 | | 1 | 25 | 9 | 19 | 53 | 8 |
| 船体行方不明 | | 2 | | | | | | 1 | | | 3 | | 3 | 0 |
| 遭　難 | 10 | 7 | | | | | 1 | | | 11 | 7 | | 18 | 3 |
| 火　災 | | 3 | 4 | | | | | | 2 | | 3 | 6 | 9 | 1 |
| 爆　発 | | | 4 | | | | | | | | | 4 | 4 | 1 |
| 死傷等 | 53 | 27 | 46 | 1 | 2 | 120 | 22 | 1 | 34 | 76 | 30 | 200 | 306 | 46 |
| 小　計 | 111 | 49 | 172 | 4 | 7 | 208 | 29 | 2 | 85 | 144 | 58 | 465 | 667 | 100 |
| 合　計 | 332 | | | 219 | | | 116 | | | 667 | | | | |
| 構成比(%) | 50 | | | 33 | | | 17 | | | 100 | | | | |

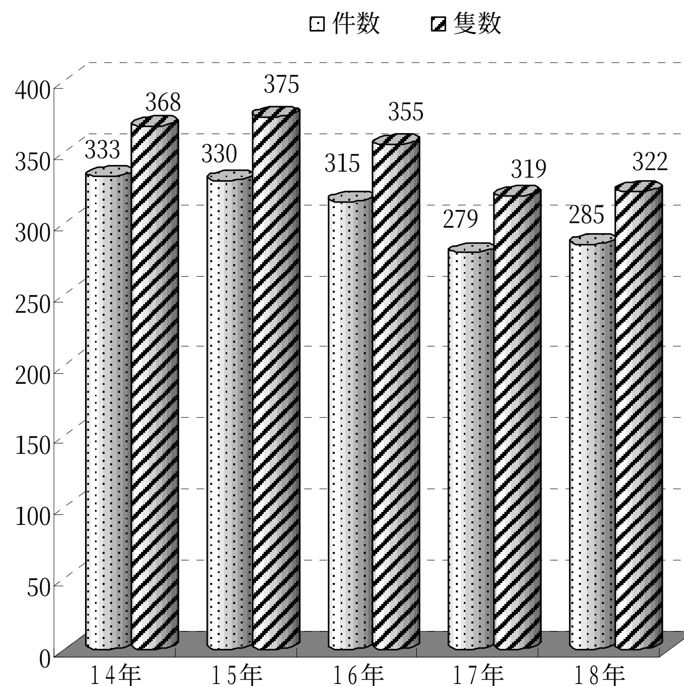
(注)　区分「その他」とは、荷役作業員等をいう。(第 12 表においても同じ。)

## 第 12 表　平成 18 年　船種別・死傷者等の状況（理事官が認知したもの）

（単位：人）

| 船種 ＼ 区分 | | 船員 | | | 旅客 | | | その他 | | | 小計 | | | 合計 | 構成比（%） |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 死亡 | 行方不明 | 負傷 | 死亡 | 行方不明 | 負傷 | 死亡 | 行方不明 | 負傷 | 死亡 | 行方不明 | 負傷 | | |
| 旅客船 | | 1 | | 8 | | 1 | 151 | | | | 1 | 1 | 159 | 161 | 24 |
| 貨物船 | | 20 | 3 | 17 | | | | 3 | | 4 | 23 | 3 | 21 | 47 | 7 |
| 油送船 | | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | 1 | 2 | 0 |
| 漁　船 | | 68 | 35 | 91 | | | | | | 3 | 68 | 35 | 94 | 197 | 30 |
| 引　船 | | 5 | 1 | 11 | | | | 1 | | 1 | 6 | 1 | 12 | 19 | 3 |
| 押　船 | | 1 | 2 | 1 | | | | | | 2 | 1 | 2 | 3 | 6 | 1 |
| 作業船 | | | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | 1 | 2 | 0 |
| 台　船 | | | 1 | | | | | 1 | | 4 | 1 | 1 | 4 | 6 | 1 |
| 交通船 | | 1 | | 3 | | | 7 | | | | 1 | | 10 | 11 | 2 |
| 水先船 | | | | | | | | 1 | | | 1 | | | 1 | 0 |
| 遊漁船 | | 2 | | 5 | 4 | 6 | 38 | | | | 6 | 6 | 43 | 55 | 8 |
| 瀬渡船 | | | | | | | 12 | | | 1 | | | 13 | 13 | 2 |
| プレジャーボート | モーターボート | 9 | 6 | 18 | | | | 8 | | 32 | 17 | 6 | 50 | 73 | 11 |
| | 水上オートバイ | 3 | 1 | 16 | | | | 4 | 1 | 31 | 7 | 2 | 47 | 56 | 8 |
| | ヨット | 1 | | | | | | 3 | | 3 | 4 | | 3 | 7 | 1 |
| | ボート | | | | | | | 5 | 1 | 4 | 5 | 1 | 4 | 10 | 2 |
| | カヌー | | | | | | | 1 | | | 1 | | | 1 | 0 |
| | 小　計 | 13 | 7 | 34 | | | | 21 | 2 | 70 | 34 | 9 | 104 | 147 | 22 |
| 小　計 | | 111 | 49 | 172 | 4 | 7 | 208 | 29 | 2 | 85 | 144 | 58 | 465 | 667 | 100 |
| 合　計 | | 332 | | | 219 | | | 116 | | | 667 | | | | |

## 第 13 図　プレジャーボート海難の発生件数及び隻数の推移（理事官が認知したもの）




## 第 14 表　平成 18 年　プレジャーボート海難の海難種類別発生隻数（理事官が認知したもの）

(単位:隻)

| 船種 / 海難種類 | モーターボート | 水上オートバイ | ヨット | ボート | カヌー | 合計 | 構成比(%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 衝突 | 85 | 32 | 4 | 7 | | 128 | 40 |
| 衝突(単) | 13 | 1 | | | | 14 | 4 |
| 乗揚 | 31 | 2 | 8 | | | 41 | 13 |
| 転覆 | 28 | 1 | 1 | 3 | 1 | 34 | 11 |
| 死傷等 | 13 | 28 | 4 | 4 | | 49 | 15 |
| その他 | 43 | 5 | 6 | 2 | | 56 | 17 |
| 合計 | 213 | 69 | 23 | 16 | 1 | 322 | 100 |
| 構成比(%) | 66 | 22 | 7 | 5 | 0 | 100 | |

## 第 15 表　平成 18 年　プレジャーボート海難における死傷者等の状況（理事官が認知したもの）

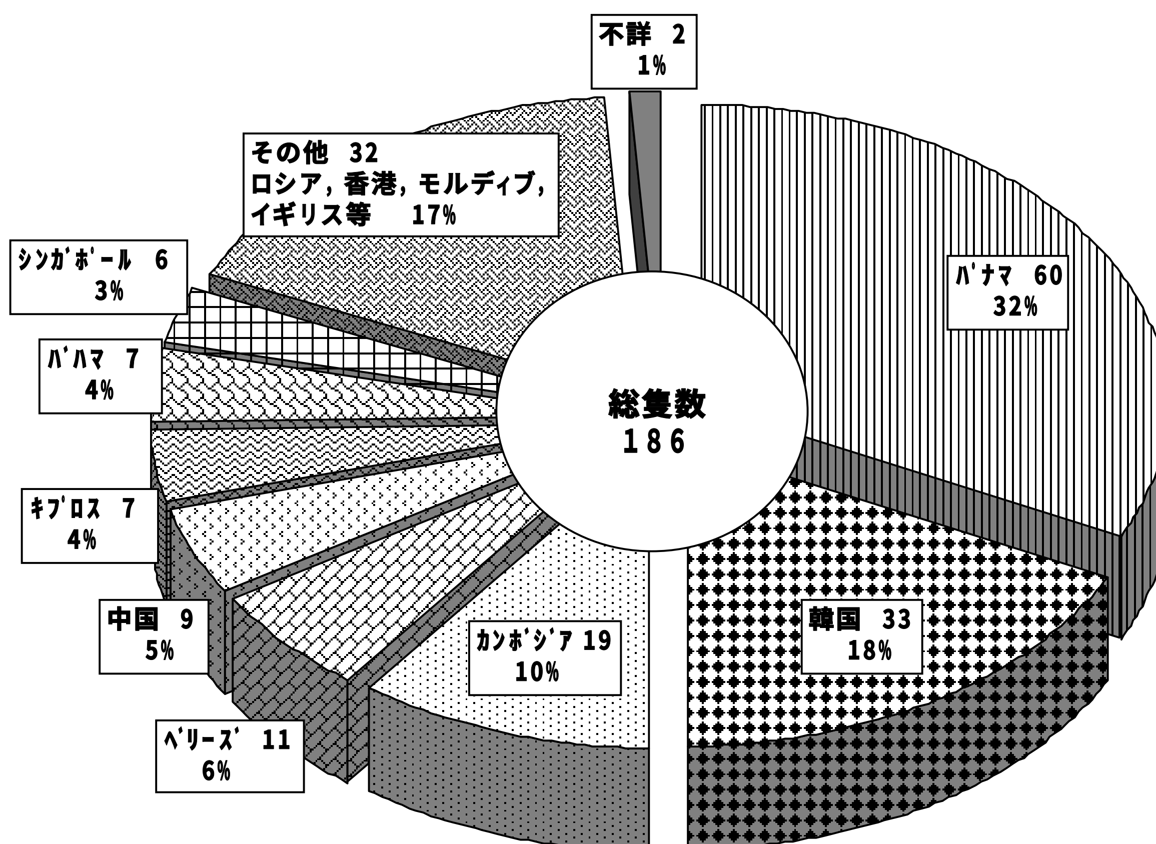
(単位:隻)

| 船種 / 事件種類 | モーターボート | 水上オートバイ | ヨット | ボート | カヌー | 合計 | 構成比(%) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 死亡 | 17 | 7 | 4 | 5 | 1 | 34 | 23 |
| 行方不明 | 6 | 2 | | 1 | | 9 | 6 |
| 負傷 | 50 | 47 | 3 | 4 | | 104 | 71 |
| 合計 | 73 | 56 | 7 | 10 | 1 | 147 | 100 |
| 構成比(%) | 49 | 38 | 5 | 7 | 1 | 100 | |

## 第 16 表　平成 18 年　外国船関連海難の水域別発生件数及び隻数（理事官が認知したもの）

| 区分＼発生水域 | 領海内 特定港 | 領海内 主要水道 | 領海内 主要海域 | 領海内 沿岸海域 | 領海内 小　計 | 領海外 | 計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 件　数 | 55 | 14 | 28 | 57 | 154 | 14 | 168 |
| 構成比（%） | 36 | 9 | 18 | 37 | 100 | 8 | 100 |
| | 92 | | | | | | |
| 隻　数 | 58 | 18 | 31 | 62 | 169 | 17 | 186 |
| 構成比（%） | 34 | 11 | 18 | 37 | 100 | 9 | 100 |
| | 91 | | | | | | |

## 第 17 図　平成 18 年　外国船の主な国及び地域別隻数（理事官が認知したもの）



## 第 18 表　平成 18 年　海難種類別・船種別の申立て状況

(単位：隻)

| 海難種類＼船種 | 衝突 | 衝突(単) | 乗揚 | 遭難 | 沈没 | 転覆 | 行方不明 | 火災 | 爆発 | 機関損傷 | 死傷等 | 安全・運航阻害 | 施設等損傷 | 属具損傷 | 浸水 | 計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 旅客船 | 12 | 7 | 14 | | | | | | | 11 | 7 | 3 | 1 | | 2 | 57 |
| 貨物船 | 122 | 13 | 51 | | 1 | 2 | | 1 | | 17 | 4 | 3 | 12 | | 2 | 228 |
| 油送船 | 21 | 8 | 8 | | | | | | | 3 | 2 | 1 | | | 1 | 44 |
| 漁　船 | 240 | 21 | 56 | 5 | 3 | 14 | | 11 | | 61 | 24 | | 5 | 1 | 11 | 452 |
| 引・押船 | 38 | 6 | 11 | | 1 | 5 | | 1 | | 2 | 1 | 1 | 2 | | 2 | 70 |
| 遊漁船 | 26 | | 6 | | | 1 | | | | | 3 | 1 | | | | 37 |
| はしけ（バージ） | 24 | 3 | 4 | | | | | 1 | | | | | | | | 32 |
| ﾌﾟﾚｼﾞｬｰﾎﾞｰﾄ | 98 | 10 | 27 | 2 | | 8 | | 4 | 1 | 2 | 22 | 5 | 2 | | 2 | 183 |
| 瀬渡船 | 4 | 1 | 3 | | | | | | | | | | | | | 8 |
| 作業船 | 11 | 2 | 3 | | | 5 | | | | | 3 | | 1 | | | 25 |
| 交通船 | 3 | | 1 | | | | | | | 1 | 1 | | | | 1 | 7 |
| 台船 | 8 | 3 | 3 | | | 2 | | | | | 1 | | 2 | | | 19 |
| 公用船 | 3 | | 1 | | | | | | | | | | 1 | | | 5 |
| その他 | 2 | 2 | 1 | | | 1 | | | | 1 | 1 | | | | | 8 |
| 計 | 612 | 76 | 189 | 7 | 5 | 38 | | 18 | 1 | 98 | 69 | 14 | 26 | 1 | 21 | 1,175 |

## 第 19 表　平成 18 年　受審人、指定海難関係人の職名別の状況

(単位：人)

| 職　名 | 甲板部 | | | | 機関部 | | | 漁労長 | 船舶所有者 | 水先人 | 法人 | その他 | 計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 区　分 | 船長 | 航海士 | 甲板長 | 甲板員 | 機関長 | 機関士 | 機関員 | | | | | | |
| 受審人 | 822 | 73 | 1 | 16 | 95 | 4 | 2 | 6 | | 4 | | 4 | 1,027 |
| 指海人 | 28 | 16 | 3 | 22 | 10 | 2 | 2 | 5 | 3 | 1 | 38 | 50 | 180 |
| 計 | 981 | | | | 115 | | | 11 | 3 | 5 | 38 | 54 | 1,207 |

## 第 20 表　平成 18 年　受審人の受有海技免許別の状況

(単位：人)

| 免 許 | 航海 | | | | | | 機関 | | | | | | 小型 | | | 水先人 | 計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 区 分 | 一級 | 二級 | 三級 | 四級 | 五級 | 六級 | 一級 | 二級 | 三級 | 四級 | 五級 | 六級 | 一級 | 二級 | 特殊 | | |
| 受審人 | 7 | 12 | 62 | 118 | 107 | 11 | 8 | 3 | 13 | 29 | 35 | 7 | 483 | 124 | 4 | 4 | 1,027 |
| 計 | 317 | | | | | | 95 | | | | | | 611 | | | 4 | 1,027 |

※旧小型船舶操縦士免状は新小型船舶操縦免許証に読み替えて集計した。

## 第 21 表　平成 18 年　裁決における船種別・海難種類別隻数

（単位：隻）

| 海難種類 ＼ 船種 | 衝突 | 衝突（単） | 乗揚 | 沈没 | 転覆 | 遭難 | 浸水 | 火災 | 爆発 | 機関損傷 | 施設等損傷 | 死傷等 | 運航阻害 | 属具損傷 | 合計 | 構成比（%） |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 旅客船 | 15 | 7 | 13 | | | | 1 | 2 | | 5 | 2 | 9 | 2 | | 56 | 5 |
| 貨物船 | 128 | 15 | 51 | 3 | 1 | 1 | 1 | 4 | 1 | 13 | 14 | 6 | 3 | | 241 | 23 |
| 油送船 | 24 | 4 | 7 | | | | | | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | | 41 | 4 |
| 漁船 | 225 | 14 | 43 | 2 | 15 | 3 | 7 | 9 | | 56 | 4 | 17 | 2 | 1 | 398 | 38 |
| 引船 | 10 | 2 | 2 | 1 | | 1 | | | | | 3 | | | | 19 | 2 |
| 押船 | 17 | 2 | 4 | | 1 | | 1 | | | 1 | | | | | 26 | 2 |
| 作業船 | 3 | 1 | 3 | | 1 | | | | | | | 1 | | | 9 | 1 |
| はしけ（バージ） | 18 | 1 | 3 | | | | | | | | 2 | | | | 24 | 2 |
| 台船 | 7 | 2 | 1 | | | 1 | | | | | 1 | | | | 12 | 1 |
| 交通船 | 3 | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | | | | 6 | 1 |
| 公用船 | 2 | | 1 | | | | | | | | 1 | | | | 4 | 0 |
| 遊漁船 | 25 | | 3 | | 1 | | | | | | | 4 | 1 | | 34 | 3 |
| 瀬渡船 | 1 | 1 | 2 | | | | | | | | | | | | 4 | 0 |
| プレジャーボート | 81 | 12 | 30 | 1 | 10 | 4 | 1 | 3 | 1 | 3 | 3 | 15 | 3 | | 167 | 16 |
| その他 | 9 | 2 | 3 | | 1 | | | | | 1 | | 3 | 1 | | 20 | 2 |
| 合計 | 568 | 63 | 167 | 7 | 30 | 10 | 12 | 18 | 3 | 82 | 31 | 56 | 13 | 1 | 1,061 | 100 |

## 第 22 表　平成 18 年　裁決における船種別・トン数別内訳

（単位：隻）

| 船種 ＼ トン数区分 | 旅客船 | 貨物船 | 油送船 | 漁船 | プレジャーボート | その他 | 合計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| トン数表示なし | | 1 | | | 120 | 35 | 156 |
| 5トン未満 | 2 | | | 172 | 33 | 18 | 225 |
| 5トン以上20トン未満 | 23 | 1 | 1 | 127 | 13 | 53 | 218 |
| 20トン以上100トン未満 | 3 | 4 | 3 | 42 | 1 | 10 | 63 |
| 100トン以上200トン未満 | 8 | 40 | 6 | 34 | | 13 | 101 |
| 200トン以上500トン未満 | 5 | 100 | 5 | 22 | | 9 | 141 |
| 500トン以上1,600トン未満 | 2 | 39 | 20 | 1 | | 12 | 74 |
| 1,600トン以上3,000トン未満 | 6 | 8 | 3 | | | 7 | 24 |
| 3,000トン以上5,000トン未満 | 1 | 20 | 1 | | | 0 | 22 |
| 5,000トン以上10,000トン未満 | 5 | 14 | | | | 1 | 20 |
| 10,000トン以上30,000トン未満 | 1 | 10 | 1 | | | 0 | 12 |
| 30,000トン以上 | | 4 | 1 | | | 0 | 5 |
| 合計 | 56 | 241 | 41 | 398 | 167 | 158 | 1,061 |

**第 23 表　平成 18 年　第一審における免許種類別の懲戒状況**

(単位: 人)

| 免許 ＼ 懲戒等 | | 業務停止 3か月 | 業務停止 2か月15日 | 業務停止 2か月 | 業務停止 1か月15日 | 業務停止 1か月 | 業務停止 小計 | 戒告 | 不懲戒 | 懲戒免除 | 計 | 構成比(%) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 航海 | 一級 | | | 1 | | 2 | 3 | 6 | 2 | | 11 | 1 | 35 |
| | 二級 | | | | | 2 | 2 | 10 | 2 | | 14 | 1 | |
| | 三級 | 1 | | 1 | 4 | 13 | 19 | 42 | 6 | | 67 | 7 | |
| | 四級 | | | 1 | 3 | 23 | 27 | 81 | 8 | | 116 | 12 | |
| | 五級 | 1 | | 1 | 2 | 19 | 23 | 80 | 10 | 1 | 114 | 12 | |
| | 六級 | | | 1 | | 2 | 3 | 6 | 1 | | 10 | 1 | |
| 機関 | 一級 | | | | | 1 | 1 | 3 | | | 4 | 0 | 9 |
| | 二級 | | | | | | 0 | 4 | | | 4 | 0 | |
| | 三級 | | | | | | 0 | 12 | 2 | | 14 | 1 | |
| | 四級 | | | | | 3 | 3 | 21 | 8 | | 32 | 3 | |
| | 五級 | | | | | 2 | 2 | 20 | 4 | 1 | 27 | 3 | |
| | 六級 | | | | | | 0 | 4 | | | 4 | 0 | |
| 小型船舶操縦士 | 一級 | 1 (1) | | 3 (3) | 8 (8) | 78 (74) | 90 (86) | 300 (288) | 9 (9) | | 399 (383) | 42 (40) | 56 |
| | 二級 | 1 (1) | 1 (1) | 4 (4) | 4 (4) | 15 (15) | 25 (25) | 99 (95) | 10 (9) | | 134 (129) | 14 (14) | |
| | 特殊 | | | 1 | | | 1 | 2 | | | 3 | 0 | |
| 水先人 | | | | | | 1 | 1 | | | | 1 | 0 | |
| 計 | | 4 | 1 | 13 | 21 | 161 | 200 | 690 | 62 | 2 | 954 | 100 | |
| 構成比(%) | | 21 | | | | | | 72 | 7 | 0 | 100 | | |

**※懲戒免除とは、懲戒すべきところを本人の閲歴等を考慮して懲戒を免除したものである。**
**※「小型船舶操縦士」の（　）内の数値は，特殊小型船舶操縦士免許の併有者で、内数である。**
**※「小型船舶操縦士」の「特殊」には、他の小型船舶操縦士免許との併有者は含まない。**

海難レポート 2007

平成 19 年 7 月 6 日発行

高等海難審判庁
〒100-8918　東京都千代田区霞が関 2-1-2
電話 03-5253-8821　　ＦＡＸ 03-5253-1680
ホームページ　http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm
メールアドレス　maia@mlit.go.jp

写真提供 ： 海上保安庁

## 海難審判庁のロゴマーク




背景は、青い海で囲まれた地球を表し、その中に海の波を水色で描いています。

さらに、ロゴマークには、海難審判庁の英語名である「Marine Accident Inquiry Agency」の頭文字「ＭＡＩＡ」を斜体で波に乗せて、海難審判庁の躍動感をイメージしています。